KETURI RATAI

autoŽURNALAS 2003 m. rugpjūtis Nr. 8
www.4ratai.lt

Kaina 4,99 Lt

"Touran" - naujas lyderis

Rotorinis "baubas"

Legendinio automobilio istorija

ISSN 1648-3162

LIETUVOS
TRANSPORTO
MINISTERIJA

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ
KELIŲ DIREKCIJA
PRIE SUSISIEKIMO MINISTERIJOS

VALSTYBINĖ KELIŲ
TRANSPORTO
INSPEKCIJA
PRIE SUSISIEKIMO
MINISTERIJOS

KELIŲ EISMO TAISYKLES ŽINOSI - SAUGIAI VAŽIUOSI!

Jūsų automobilis rinktųsi naująjį biobenziną su etanoliu A92e5 dėl 4 priežasčių:

Saugus varikliui
Efektyvus
Ekologiškas
Pagamintas Lietuvoje

LUKOIL

Mėnesinis žurnalas

KETURI RATAI

Žurnalas leidžiamas nuo 1992 metų

Redaktorius
Mindaugas Žilionis
4ratai@4ratai.lt

Bendradarbiai
Almantas Gurklys
Tadas Jeršovas
Rimas Padriezas
Laimonas Rimkus
Vigilijus Sadauskas
Liucijus Suslavičius
Algirdas Šulčius
Algimantas Brazaitis

Dizainas
Tadas
4ratai@4ratai.lt

Reklama
Daiva
reklama@4ratai.lt
(615) 27 413

Platinimas ir prenumerata
Gintas
platinimas@4ratai.lt

Redakcijos adresas
Giedraičių g. 3/14-2, Vilnius
Tel./faksas (5) 2724070

4ratai@4ratai.lt

www.4ratai.lt

Leidėjas
UAB "Epularis"

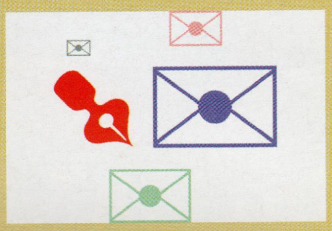
Spausdino
"Standartų spaustuvė"

Redakcija už reklamos turinį ir tekstą neatsako. Autorių nuomonė ne visada sutampa su redakcijos nuomone

Mus saugo

Falck Security

2003 Rugpjūtis

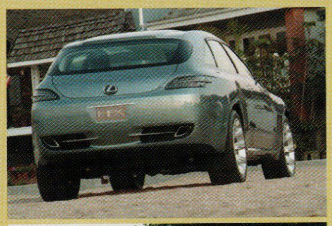


Forumas

6 **Skaitytojų laiškai**

Aktualijos

8 **Žinios iš Lietuvos**

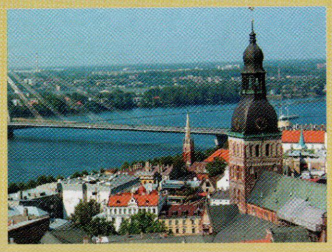


Naujienos

12 **Automobilių pramonės naujienos trumpai**

Tiuningas

17 **"Hamann" ir "Opera"**



Tema

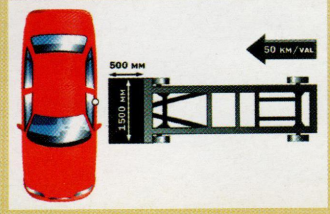
19 **Aplankyk Baltijos šalis**

Iš arčiau

23 **Naujas klasės lyderis**
Kompaktiškas vienatūris "VW Touran"
26 **Pavojingai patrauklus universalas**
"Mazda STW" su visų ratų pavara
28 **Sausumos kreiseris**
E klasės "MB" universalas

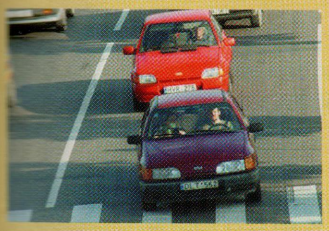
Ultra

30 **Sportiškas praktiškumas**
"Karštas" "Audi S6 Avant"



Saugumas

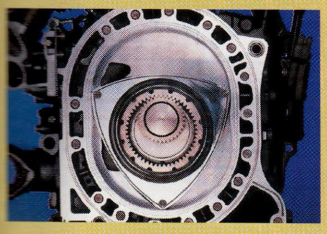
32 **"EuroNcap" - paskutiniai rezultatai**



Eismas

38 **Dėmesio - kelias!**

40 **Apie "Regitrą" iš klientų lūpų**



Technika

42 **Rotorinis "baubas"**

Rotorinių variklių istorija ir konstrukcija

44 **Vandenilis - ateities degalai**

12 Voltų

46 **Maitintojo rūpesčiai**

Galinga audioaparatūra - papildomos problemos elektros sistemoje

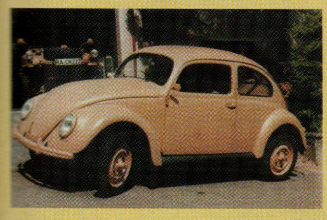
Iš antrų rankų

48 **Pirmos kartos "Opel Astra"**

Egzotika

51 **"Mersedesas" ... ant "mersedeso"**

Perdarytas "Unimog" su džipo kėbulu

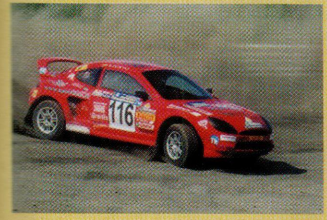


Istorija

52 **Kelių eismo taisyklių istorija**

54 **VW - politikos kūdikis**

Legendinis "Vabalas"



Sportas

58 **Pergalės garantas - "Porsche"**

1003 km lenktynėse - favoritų pergalė

60 Europos krosas ir Rusija

62 **ELF taurės varžybos - pajūrį**

64 **Kartingo čempionatas - finišo tiesiojoje**

Kolekcionieriui

65 **"Sunkusis kalibras"**

Labai tikslūs sunkvežimių ir autobusų modeliai

Ponai ir ponios prie vairo

Kartu su Jumis sutikdami vasaros saulėlydį ir tuo pačiu metu numanydami apie artėjantį darbų maratoną, dar kartą norėtume priminti – važiuokime saugiai. Pamąstykime drauge apie tai, kokios gali būti pasekmės, iš pirmo žvilgsnio atrodytų "nekaltų", susidūrimų atveju.

Kol sezonas nesibaigė ir vis dar apėmęs atsipalaidavimo jausmas, kitaip pažvelkime į kai kuriuos automobilius: praktiškus, komfortiškus, šeimyninius, tinkamus ilgoms kelionėms, o kartais – suteikiančius itin daug adrenalino.

Šią vasarą nutrūko legendinio "vabalo" gamyba. Įpratome prie jo – stilingo ir spalvingo, bet ar kiekvienas žinome jo tikrąją gimimo istoriją...

Tad norime Jums palinkėti SAUGAUS IR LAIMINGO KELIO.

REDAKCIJA

Forumas

Kaip turi būti atliekamas vairuotojų blaivumo tikrinimas? Ar galima atsisakyti būti tikrinamam?

Marijonas
Vilnius

Vairuotojų neblaivumo (girtumo) nustatymo tvarką yra nustačiusi Vyriausybė. Laikytis šios tvarkos įpareigoja Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 7 straipsnio 8 dalis, nustatanti, kad "Policijos pareigūno reikalavimu vairuotojas privalo leistis Vyriausybės nustatyta tvarka patikrinamas, ar nėra neblaivus, apsvaigęs nuo narkotikų, vaistų ar kitų svaigiųjų medžiagų."

Trumpai aptarsime pagrindinius neblaivumo nustatymo procedūros reikalavimus, vairuotojų ir policijos pareigūnų teises bei pareigas jos metu.

Pirma, kaip ir stabdyti transporto priemonę, taip ir tikrinti neblaivumą policijos pareigūnai gali tik esant pagrįstam įtarimui, kad pažeidžiami įstatymais nustatyti reikalavimai. Reikalaujama, kad pradėdamas neblaivumo nustatymo procedūrą, policijos pareigūnas būtų įsitikinęs, kad vairuotojui yra būdingi neblaivumo požymiai: paraudusios akys, nerišli kalba, nekoordinuoti judesiai, alkoholio kvapas iš burnos ir pan. Tačiau, jeigu įvyko eismo įvykis, kurio metu yra nukentėjusių žmonių, su tokiu eismo įvykiu susijusių vairuotojų ar kitų eismo dalyvių blaivumas privalo būti patikinamas asmens sveikatos priežiūros įstaigose.

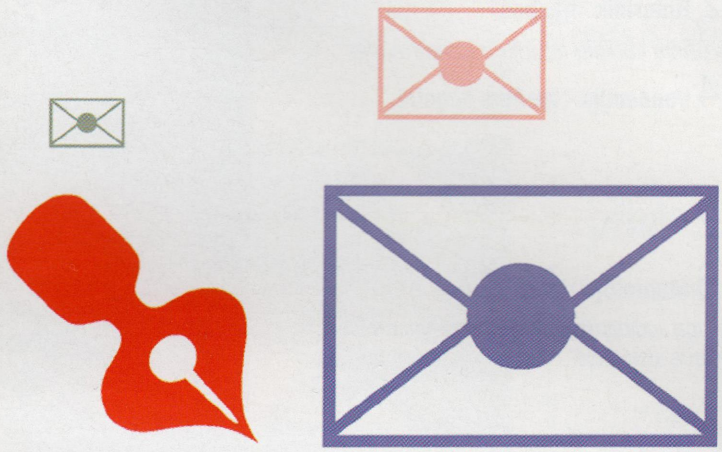
Antra, vairuotojo neblaivumas turi būti nustatomas nedelsiant, bet ne vėliau kaip per dvi valandas nuo eismo įvykio, jo nustatymo ar nuo neblaivumu įtariamo vairuotojo sulaikymo momento.

Trečia, nustatyti neblaivumą turi teisę tiek alkotesterius naudojantys policijos pareigūnai vietoje, tiek ir medicinos specialistai asmens sveikatos priežiūros įstaigose. Testavimui policijos pareigūnų naudojami alkotesteriai turi būti nustatyta tvarka ir terminais metrologiškai patikrinti. Tai patvirtinanti dokumentacija vairuotojo reikalavimu turi būti jam pateikta. Jeigu techninių priemonių patikra neatlikta, jų parodymai neturi teisinės galios.

Ketvirta. Alkoholio vartojimo faktą rodo 0,4 promilę viršijusi alkoholio koncentracija kraujyje ir kituose organizmo skysčiuose. Skiriami šie girtumo laipsniai: lengvas, kai alkoholio koncentracija yra per 0,4 ir siekia 1,5 promilės, vidutinis - per 1,5 promilės ir siekia 2,5 promilės, sunkus - viršija 2,5 promilės. Nuo girtumo laipsnio priklauso ir už tai gresianti sankcija.

Penkta. Tai, manau, ypač svarbu žinoti - vairuotojas turi teisę atsisakyti būti testuojamas policijos pareigūno arba nesutikti su testavimo rezultatais. Tokiu atveju jo būsena nustatoma asmens sveikatos priežiūros įstaigose, kurių duomenys, be abejo, visada yra tikslesni. Taip pat svarbu tai, kad ne vėliau kaip per valandą nuo pirmosios medicininės apžiūros vairuotojas gali kreiptis ir į kitą asmens sveikatos priežiūros įstaigą, prašydamas atlikti kartotinę medicininę apžiūrą. Beje, pristatyti kartotinei medicininei apžiūrai asmenis gali ir policijos pareigūnai, jeigu yra priežasčių abejoti pirmosios medicininės apžiūros objektyvumu.

Į klausimą, ar galima atsisakyti neblaivumo testavimo ar medicininės apžiūros, atsakymas paprastas: taip galima, tačiau tai laikoma apsvaigimo patikrinimo vengimu, už ką Administracinių teisės pažeidimu kodeksas numato baudą nuo vieno tūkstančio penkių šimtų iki trijų tūkstančių litų su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu nuo vienerių iki trejų metų.

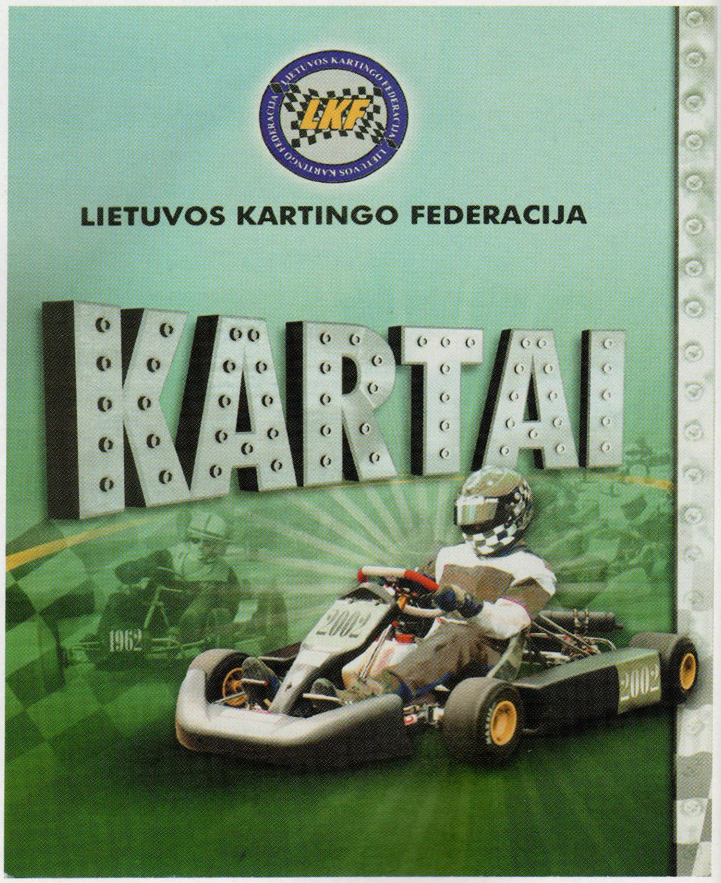


Mano 11 metų sūnus Tomas užsiiminėja kartingo sportu, tiesa, kol kas dalyvauja rajoninėse varžybose. Nuo jo nenori atsilikti ir 8 metų broliukas Lukas.

Todėl būtų labai malonu kuo daugiau sužinoti apie šią sporto šaką, kadangi informacijos apie kartingo istoriją, kartodromus, kartus, taisykles, aprangą ir pan. gauti labai sunku – skaityklose neteko rasti jokių knygų.

Rūta Ambražiūnienė
Naujoji Akmenė

Žurnalas "Keturi ratai" numato skirti nemažai dėmesio automobilių sportui, taigi ir kartingui. Tuo pačiu norėtume visiems besidomintiems priminti, jog pernai, Lietuvos kartingo sporto 40-mečio proga, buvo išleista knygelė "Kartai". Ją dar galima įsigyti Lietuvos kartingo federacijoje (Technikos g. 4a, Kaunas 3031, tel. (837) 45 74 98). Be to, šios knygelės internetinį variantą galima perskaityti svetainėje www.kartingas.lt, kurioje pateikiama daug informacijos apie kartingo sportą Lietuvoje bei užsienyje.



Kada ant automobilio ratų gali būti uždedami "batai" ir kada jis gali būti nutempiamas?

Jonas Vaitkus
Šakiai

Atvejai, kai transporto priemonė gali būti priverstinai nuvežama ar jos važiuoklė užblokuojama, išsamiai nustatyti Administracinių teisės pažeidimų kodekso 269 straipsnyje.

Teisę priverstinai nuvežti transporto priemonę policijos pareigūnai turi teisę tais atvejais, kai transporto priemonė sustoja (stovi) ant šaligatvio, kai nėra tai leidžiančių kelio ženklų, užvažiuoja ant vejos, šaligatvio, pėsčiųjų (dviračių) tako, sustoja ir stovi geležinkelio pervažose ir 50 metrų kelio ruože prieš jas ir už jų, tuneliuose, ant tiltų, viaduktų ir po jais, pėsčiųjų perėjose ir arčiau kaip 5 metrai prieš jas, kitose vietose, kur tai trukdo transporto ar pėsčiųjų eismui ar yra pažeidžiama transporto priemonių stovėjimo gyvenamosiose zonose ir kiemuose tvarka. Tačiau ir šiais atvejais, jei transporto priemonė nekelia pavojaus eismo saugumui, policijos pareigūnai neturėtų nuvežti transporto priemonės, o tik užblokuoti jos važiuoklę specialiu įtaisu. Svarbu žinoti, kaip šiuo atveju yra suprantama grėsmė eismo saugumui – tai eismo keliais trikdymas, galintis sukelti autoavariją.

Kai transporto priemonė sustoja (stovi) nesilaikant kelio ženklų ar ženklinimo ar yra nesilaikoma Kelių eismo taisyklėse nustatytos transporto priemonių stovėjimo trukmės bei tvarkos tose vietose, kur yra stovėjimo automatai arba atitinkami mokamo stovėjimo ženklai, policijos pareigūnai kartu su savivaldybės tam įgaliotais asmenimis turi teisę užblokuoti transporto priemonės važiuoklę. Šiais atvejais transporto priemonė negali būti priverstinai nuvežta.

Kokiu greičiu pagal naujas kelių eismo taisykles galima važiuoti automagistralėje Vilnius – Klaipėda vasaros metu?

Bronislovas K.
Kaunas

Iš karto atkreipsiu dėmesį, kad maksimalūs važiavimo greičiai keliuose patvirtinus naujas Kelių eismo taisykles nepasikeitė. Kaip ir iki tol, lengvaisiais automobiliais automagistralėmis nuo balandžio 1 d. iki lapkričio 1 d. galima važiuoti ne didesniu kaip 130 km/h greičiu, nuo lapkričio 1 d. iki balandžio 1 d. – ne didesniu kaip 110 km/h greičiu; keliuose su skiriamąja juosta – ne didesniu kaip 100 km/h, kituose keliuose – ne didesniu kaip 90 km/h greičiu.

Konkrečiai atsakant į Jūsų klausimą, reikia aptarti, kuri iš kelio Vilnius – Kaunas – Klaipėda atkarpų laikoma automagistrale, kurioje automobiliu galima važiuoti maksimaliu 130 km/h greičiu. Nepaisant to, kad visas minėtas kelias vizualiai nesiskiria, automagistrale laikytina tik ta kelio atkarpa, kuri yra pažymėta ženklu „Automagistralė". Taip ženklinamas tik kelias nuo Kauno iki Klaipėdos, vadinasi tik jame leistina važiuoti maksimaliu 130 km/h greičiu. Kelias nuo Vilniaus iki Kauno nėra pažymėtas minėtu ženklu, todėl jame, kaip ir kituose keliuose su skiriamąja juosta, leistina važiuoti maksimaliu 100 km/h greičiu. Aišku, minėti bendri leistini greičiai gali kisti priklausomai nuo kelyje pastatytų kelio ženklų reikalavimų.

Rašykite mums, o mes lauksime Jūsų laiškų ir pasiūlymų adresu: Giedraičių g. 3/14-2, Vilnius arba elektroniniu paštu: 4ratai@4ratai.lt

VERSLO APSKAITOS
SISTEMOS

PROGRAMA "APSKAITA" - INTEGRUOTA SISTEMA ĮVAIRIOMS ĮMONĖS DARBO VIETOMS: BUHALTERIJA, UŽSAKYMŲ SISTEMA, PIRKIMAS, PARDAVIMAS, SUVESTINĖS (STATISTIKA), VAŽTARAŠČIAI, SANDĖLIŲ ŪKIS, RYŠYS SU NUTOLUSIAIS SKYRIAIS.

SPECIALŪS PRITAIKYMAI AUTOSERVISAMS:
INDIVIDUALIŲ SERVISO KLIENTŲ APSKAITA, PARAIŠKOS DARBAMS IR T.T. ŠALTKALVIŲ DARBO APSKAITA, PARODANTI SERVISO DARBŲ PRODUKTYVUMĄ IR EFEKTYVUMĄ. TEIKIAMŲ PASLAUGŲ KATALOGAS, GREITAS IR PATOGUS AUTODETALIŲ ANALOGŲ SURADIMAS.

REKOMENDUOJA: KEMI, KAUNO VISTA, AUDIS, MARTONAS, KETURI RATAI

INSTALIUOJAME,NUSTATOME PROGRAMOS PARAMETRUS PAGAL KLIENTO PAGEIDAVIMUS, IŠMOKOME DIRBTI SU ŠIA PROGRAMA.

INSOLITA REKOMENDUOJA:
KEMI
KAUNO VISTA
audis
MARTONAS
KETURI RATAI

UAB INSOLITA, PYLIMO G. 33/2, VILNIUS, TEL. 268 51 60, FAKSAS 212 22 95, EL. PAŠTAS INFO@INSOLITA.LT

INSOLITA SPECIALIOS PROGRAMOS PAGAL KLIENTO PAGEIDAVIMUS SKIRTOS TIK JAM.

BMW - lyderis prestižinių automobilių rinkoje

Remiantis "Autotyrimų" duomenimis, per pirmuosius šešis šių metų mėnesius "BMW Group" atstovai Lietuvoje pardavė 92 naujus lengvuosius automobilius. Šie pardavimų rezultatai yra beveik trečdaliu didesni nei "Mercedes Benz" atstovų Lietuvoje.

Per pirmąjį šių metų pusmetį UAB "Krasta Auto" daugiausia pardavė 3 serijos automobilių - 27. "Lyginant šiemet Lietuvoje populiarios 3 serijos BMW šių ir praėjusių metų sausio – birželio mėn. pardavimus, paklausa jiems išaugo kiek mažiau nei 10 procentų", - sako įmonės direktorius Nerijus Pacevičius.

Per pirmąjį šių metų pusmetį sėkmingai įsitvirtinusi Lietuvos prestižinių automobilių rinkoje, BMW tapo absoliutus lyderis ir reprezentacinių automobilių klasėje. 2003 metų pirmąjį pusmetį Lietuvoje buvo parduota net aštuoniolika 7 serijos BMW automobilių. Tai sudarė apie 61 proc. reprezentacinių automobilių rinkos. Viso reprezentacinių automobilių per pirmąjį šių metų pusmetį Lietuvoje parduota 29.

Pasak "Krasta Auto" direktoriaus, pirmąjį pusmetį bendrovė sėkmingai įsitvirtino ir išskirtinių sportinių automobilių rinkoje: "Rinkoje pristatytai naujienai - Z4 - ar M serijos modeliams neliko abejingi Lietuvos vairuotojai. Per pirmąjį šių metų pusmetį, jų bendrovė pardavė net 8 modelius. Tuo tarpu pernai – 1."

Geriausiai perkami asmeniniai automobiliai 2003 m. 1-6 mėn.

Modelis	kiekis
1. Mazda 6 / 626	227
2. Peugeot 307	166
3. Opel Astra	147
4. VW Polo	143
5. Opel Vectra	127
6. Peugeot 206	102
7. Toyota Corolla	95
8. Škoda Fabia	85
9. Renault Megane	84
10. Honda Civic	73

Geriausiai perkami komerciniai automobiliai 2003 m. 1-6 mėn.

Modelis	kiekis
1. Ford Transit	64
2. Peugeot Boxer	62
3. Renault Master	61
4. Peugeot Partner Tole	53
5-6. Opel Combo	47
5-6. VW Caddy	47

AutoTyrimai

Sutartis dėl Žaliosios kortelės pasirašė 39 šalys

Pagal Žaliosios kortelės sistemos Biurų Tarybos informaciją, šiuo metu jau 39 valstybių nacionaliniai draudikų biurai pasirašė dvišales Žaliosios kortelės sutartis su Lietuvos transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės draudimo biuru. Iš viso šioje tarptautinėje sistemoje, be Lietuvos, yra 43 valstybės narės. Jeigu su kurios nors valstybės biuru liks nepasirašyta dvišalė sutartis, tai tos valstybės išduota Žalioji kortelė negalios Lietuvoje ir atvirkščiai. Planuojama, kad pasirašytos sutartys įsigalios nuo šių metų spalio 1 dienos.. Lietuvos transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės draudimo biurui įvykdžius tarptautinius reikalavimus, mūsų šalies vairuotojams, įsigijusiems lietuviškas Žaliąsias korteles, bus garantuota draudimo apsauga sutartis pasirašiusiose valstybėse. Tai reiškia, kad jiems nebereikės pirkti tų šalių civilinės atsakomybės privalomojo draudimo polisų.

Vairuotojams nereikės papildomų dokumentų važiuojant į Baltarusiją

Lietuvos vairuotojų pažymėjimai atitinka 1968 metų priimtos Kelių eismo konvencijos reikalavimus, todėl įvažiuodami į Baltarusiją, Lietuvos vairuotojai neturės pateikti papildomų dokumentų. Baltarusijoje liepos 1 d. įsigaliojo naujas Kelių eismo įstatymas, kuris reikalauja, kad visi į šalį su automobiliais įvažiuojantys užsieniečiai turėtų autotransporto priemonės registracijos pažymėjimą bei vairuotojo pažymėjimą, atitinkantį 1968 metų priimtos Kelių eismo konvencijos reikalavimus.

Jei į kaimyninę šalį automobiliu įvažiuojantis svetimšalis neturės vairuotojo pažymėjimo, kuris atitiktų konvencijos reikalavimus, jis pasieniečiams turės pateikti vairuotojo pažymėjimą su notaro patvirtintu į baltarusių ar rusų kalbą išverstu pažymėjimo tekstu.

Tačiau Lietuvos vairuotojams, vykstantiems į Baltarusiją, nereikės pateikti papildomų dokumentų, nes Lietuva prie 1968 metų priimtos Kelių eismo konvencijos prisijungė dar 1992 metais ir lietuviški vairuotojų pažymėjimai atitinka konvencijos keliamus reikalavimus.

Draudimo įmokos sumažėjo, o išmokos išaugo

Valstybinės draudimo priežiūros tarnybos duomenimis, pirmąjį šių metų pusmetį privalomojo transporto draudimo pasirašytų įmokų suma, palyginti su atitinkamu laikotarpiu prieš metus, sumažėjo 23,9 proc., o palyginti su atitinkamu laikotarpiu prieš metus, išmokos padidėjo 306,7 proc. Birželio pabaigoje Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu buvo apdrausta 847,2 tūkst. transporto priemonių pagal paprastąsias, 83,05 tūkst.- pagal grupines bei 37,9 tūkst. - pagal pasienio draudimo sutartis. Per šių metų sausio-birželio mėnesius 11 draudimo įmonių, vykdančių Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą, sudarė 1,136 mln. privalomojo draudimo sutarčių bei pasirašė 142,6 mln. litų privalomojo draudimo įmokų. Per pirmąjį pusmetį išmokų skaičius siekė 20,7 tūkst. atvejų, apmokėta 31 mln. litų žalų. Palyginti su atitinkamu laikotarpiu prieš metus, išmokos padidėjo 306,7 proc.

Pirmąjį pusmetį pirmavo "VB Lizingas"

Bendrovės "Autotyrimai" duomenimis, pirmąjį šių metų pusmetį lengvųjų automobilių lizingo rinkoje pirmavo UAB "VB Lizingas". Nuo metų pradžios bendrovė finansavo daugiau nei 1,17 tūkst. naujų lengvųjų automobilių pirkimą ir užėmė net 42,2 proc. rinkos. "Savo sėkmę grindžiame patirtimi, leidžiančia siūlyti itin geras sąlygas įsigyjant naujus automobilius ne tik įmonėms, bet ir privatiems asmenims",- sakė "VB Lizingas" generalinis direktorius Audrius Žiugžda. Anot jo, lyginant su praėjusiais metais, vis daugiau naujų automobilių įsigyja privatūs asmenys ir šios tendencijos turėtų išlikti iki metų pabaigos.

Lyginant su praėjusių metų pirmuoju pusmečiu, šių metų sausio - birželio mėnesiais "VB Lizingo" užimama rinkos dalis išaugo 2,4 punkto. Per 2002 metų pirmąjį pusmetį "VB Lizingas" finansavo 1,11 tūkst. naujų lengvųjų automobilių įsigijimą ir užėmė 39,8 proc. rinkos.

"Praėjusių metų viduryje prieš pasikeičiant mokesčių sistemai, naujų lengvųjų automobilių buvo perkama gana daug, todėl šiais metais rinkos plėtra nėra labai sparti", - teigė A.Žiugžda. Tačiau, jo teigimu, automobilių lizingo populiarumas Lietuvoje didėja. Iš viso per pirmąjį pusmetį Lietuvoje buvo įsigyta 4600 naujų lengvųjų automobilių - beveik 30 proc. mažiau nei per praėjusių metų pirmąjį pusmetį. 2002 metų sausio - birželio mėnesiais Lietuvoje iš viso buvo įsigytas 5961 naujas lengvasis automobilis. Lizingo būdu įsigytų naujų lengvųjų automobilių dalis padidėjo nuo 47 proc. 2002 metų pirmąjį pusmetį iki 60 proc. šių metų pirmąjį pusmetį. Birželio mėnesį lizingu buvo įsigyjama net 64 proc. naujų lengvųjų automobilių.

Viena didžiausių šalies išperkamosios nuomos bendrovių "VB Lizingas" teikia finansinio ir veiklos lizingo paslaugas visoje Lietuvoje, turi atstovybes Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje, Marijampolėje, Mažeikiuose ir Alytuje. Klientai taip pat aptarnaujami visuose Vilniaus banko filialuose ir klientų aptarnavimo skyriuose.

Rusija padidino muitus

Liepos 25 dieną įsigaliojus Rusijos vyriausybės nutarimui suvienodinti muitus, kuriuos moka juridiniai ir fiziniai asmenys, įvežantys į Rusijos teritoriją naudotus 3-7 metų lengvuosius automobilius, šios kategorijos mašinų importo į Rusiją muitai padidės 2,5-4 kartus. Padidėjusi mašinų galutinė kaina turės neigiamos įtakos naudotų mašinų verslui Lietuvoje, kadangi net keturis penktadalius jų į Rusiją iki šiol importuodavo patys šalies gyventojai, o ne įmonės. Lietuvos muitinės departamento duomenimis, per 2003 metų pirmąjį ketvirtį importuota 64 928. bei eksportuota 22 290 lengvųjų automobilių. Pernai į Lietuvą įvežta 249 597, o eksportuota 152 604 naudotų automobilių. Daugiau kaip 74 proc. viso automobilių eksporto teko Rusijai, 10,3 proc. Kazachstanui, 9,1 proc. Baltarusijai. 2002 metais į valstybės biudžetą iš naudotų automobilių prekybos buvo surinkta 309 mln. litų mokesčių. Rusija nuo naudotų užsieninių automobilių importo muitais tveriasi nuo pernykščio rudens, kai nuo 2002 metų spalio 3 d. keliskart padidėjo importo muitai senesniems nei 7 metų automobiliams.

Senovinių automobilių ir motociklų sąskrydis

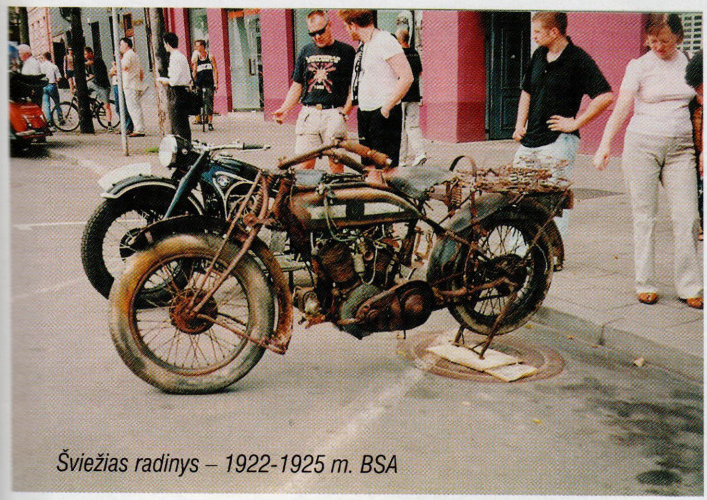
Liepos 25 d. Vilniau Rotušės aikštėje prasidėjo ir Trakuose baigėsi Antrasis tarptautinis senovinių automobilių ir motociklų sąskrydis. Renginio metu žiūrovai galėjo pasigrožėti beveik 60 įvairiausių eksponatų. Seniausiais dalyviais tapo vis dar važiuojantys 1907 metų "Cadillac" ir 1915 metų "Buick".

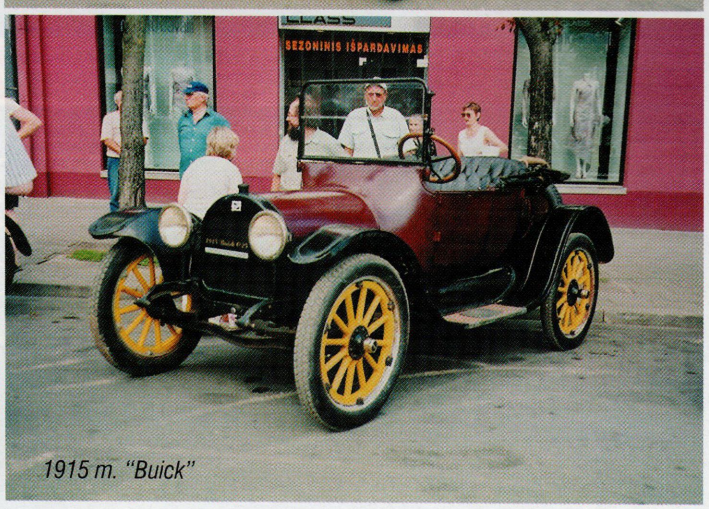
Motociklų mėgėjus labiausiai žavėjo surūdijęs vos prieš keletą mėnesių rastas angliškas motociklas BSA, pagamintas tarp 1922 – 1925 metų. Jo dabartinio šeimininko Roberto Grigaičio kolekcijoje šiuo metu yra apie 50 motociklų.

Sąskrydžio organizatoriaus, Lietuvos senovinės autotechnikos mėgėjų klubo prezidento Stanislovo Bartkevičiaus teigimu, automobilis veteranu laikomas, jeigu jis pagamintas ne anksčiau kaip prieš 25 metus.

Liucijaus Suslavičiaus nuotraukos

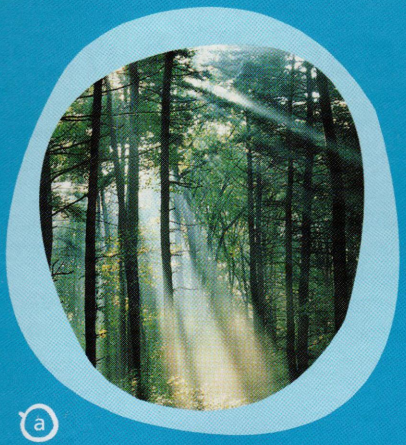
1907 m. "Cadillac"


Šviežias radinys – 1922-1925 m. BSA



1915 m. "Buick"

išmok atskirti!



a

b

c

3 **KUR, JŪSŲ NUOMONE, IŠGAUNAMAS SVEIKIAUSIAS MINERALINIS VANDUO?**

a Iš gręžinio neužterštos gamtos regione

b Iš gręžinio mieste esančioje gamykloje

c Iš gręžinio žemės ūkiui naudotuose sklypuose

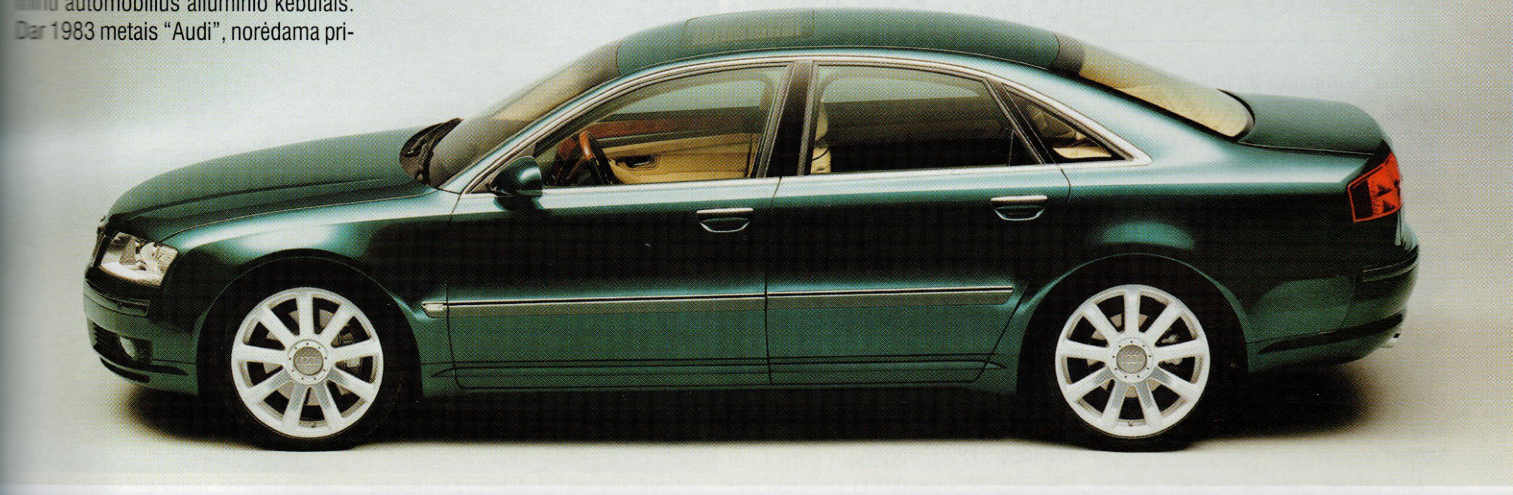
Atsakyk į šį klausimą interneto svetainėje www.neptunas.lt ir laimėk savaitgalį 4 žmonėms „Neptūno" sodyboje prie Antalieptės marių

Išsamesnė informacija www.neptunas.lt

SVEIKAS ĮPROTIS

250 000 aliumininių "Audi"

Neseniai nuo konvejerio vienoje iš "Audi" gamyklų Vokietijos mieste Nekkarzulme nuriedėjo jau 250 tūkstantasis automobilis aliuminio kėbulu "Audi A8 4.0 TDI quattro". Ši automobilių kompanija viena pirmųjų pradėjo gaminti automobilius aliuminio kėbulais. Dar 1983 metais "Audi", norėdama pritaikyti aliuminį masinei gamybai, pradėjo intensyvių darbų programą, kuri vadinosi "Aluminium Intensive Car". 1985 metais buvo pristatytas koncepcinis "Audi 100" aliuminio kėbulu. 1994 metais Ženevos parodoje "Audi" publikai pristatė jau gamybai paruoštą, ištaigingą, aliumininį kėbulą turintį modelį "Audi A8", o 1999 metais Frankfurte debiutavo pats mažiausias (ir lengviausias) "Audi" gamos modelis A2. Jo kėbulas taip pat pagamintas iš aliuminio. Per tuos metus iš viso buvo pagaminta 117 000 "Audi A8" ir 113 000 "Audi A2" automobilių. Kaip teigia ekspertai, šioje srityje "Audi" kompanijos atotrūkis nuo konkurentų sudaro mažiausiai penkerius metus.



Forsuotas BMW M3

BMW neseniai pranešė pradedanti gaminti M3 modelio modifikaciją M3 CSL. Iš viso bus pagaminta tik penki šimtai šių monstrų. Nuo eilinių M3 jie skirsis tuo, kad bus galingesni bei turės lengvesnį kėbulą. Išoriškai M3 CSL skirsis šiek tiek kitokiu priekiniu ir galiniu bamperiais, kitokio dizaino ratlankiais, gale sumontuotu spoileriu. Automobilyje bus montuojamas M3 modelyje naudojamas patobulintas šešių vienoje eilėje išdėstytų cilindrų, 3,2 litrų dabinio tūrio benzininis variklis, 360 AG pasiekiantis esant 7900 aps./min. Maksimalus sukimo momentas sieks 370 Nm, esant 4900 aps./min. Dėl itin lengvo, tik 1385 kg sveriančio kėbulo ir minėto galingojo variklio, M3 CSL modifikacija nuo 0 iki 100 km/h greičio įsibėgės tik per 4,9 sekundės. Pavarų perjungimo mechanizmas bus analogiškas naudojamiems BMW komandos "Formulės-1" lenktynėse.

Dyzelinis "Jaguar"

Prabangių angliškų automobilių gamintojas "Jaguar" nuo kitų metų į modelius "S-type", pirmą kartą per savo gyvavimo istoriją, pradės montuoti dyzelinu varomus variklius. Taip nuspręsta daryti dėl to, kad Europoje labai išaugo prabangių automobilių su dyzeliniais varikliais paklausa. Tad "Jaguar" kompanija nors ir pavėluotai, tačiau stos į kovą su amžinaisiais konkurentais iš Vokietijos "Audi", BMW ir "Mercedes Benz".

Variklis buvo sukurtas bendradarbiaujant koncernų "PSA Peugeot-Citroen" ir "Ford" specialistams. Tai 2,7 litro darbinio tūrio, V6 tipo, 24 vožtuvų agregatas, su tiesioginio degalų įpurškimo sistema. Jo galia yra 207 AG, o maksimalus sukimo momentas 440 Nm. Variklis bus montuojamas ne tik į "Jaguar", bet ir į "Ford" bei PSA koncerno automobilius.

"Maserati Quattroporte"

Legendinis Italijos gamintojas "Maserati" išplatino pirmąsias naujojo modelio "Quattroporte" nuotraukas ir kai kuriuos techninius duomenis. Su šiuo naujuoju modeliu firma "Maserati" sieja itin dideles viltis. Ankstesnės kartos "Quattroporte", kurio gamyba nutraukta prieš trejetą metų, nepasižymėjo ypatingu populiarumu dėl gana radikalaus dizaino, aukštos kainos, prastos surinkimo kokybės ir kai kurių nevykusių techninių sprendimų. Tačiau dabar "Maserati", kuri priklauso sportinių automobilių gamintojui "Ferrari", teigia sukūrusi itin konkurencingą automobilį. Toks, palyginti masyvus sedanas (ilgis – 5052 mm, plotis – 1895 mm, aukštis – 1438 mm) rinkoje turėtų konkuruoti su prabangiais angliškais bei vokiškais sedanais. Automobilio dizainą kūrė Italijos studija "Pininfarina", jis turi bendrų bruožų su jau gaminamu kupė "Maserati 3200GT" ir anksčiau pristatytu koncepciniu visureigiu "Maserati Kubang". Gamintojas paskelbė, kad į "Quattroporte" modelį numatoma montuoti 4,3 litro darbinio tūrio, V8 tipo benzininį agregatą, kurio galia 390 AG. Su tokiu varikliu bus komplektuojama šešių laipsnių mechaninė transmisija. Už papildomą mokestį komforto mėgėjai galės užsisakyti automatinę penkių laipsnių transmisiją. Pakabos konstrukcija, kuri pati prisitaiko prie kelio sąlygų bus analogiška montuojamai į "Ferrari 575M".

Automobilio pristatymas numatomas rudenį vyksiančiame Frankfurto tarptautiniame automobilių salone. Taip pat "Maserati" paskelbė, kad per artimiausius tris metus gamybai paruoš naują visureigį "Kubang", kuris rinkoje konkuruos su BMW X5, "Porsche Cayenne" ir netolimoje ateityje numatomais gaminti "Audi" ir MB prabangiais SUV segmento automobiliais.

Atnaujintas

"Ford Mondeo"

"Ford" kompanija po trejų metų gamybos atnaujino savo modelį "Mondeo". Atnaujintą "Mondeo" bus galima atpažinti pagal kitokias, chromuotas radiatoriaus groteles bei modernizuotus bamperius. Salono apdailai nuo šiol bus naudojamos aukštesnės kokybės medžiagos. Esminės interjero naujovės yra pakitusi centrinė konsolė bei praplėstas papildomos įrangos sąrašas. Dabar "Ford Mondeo" bus galima užsisakyti su multimedijos sistema, turinčia aktyvų skystųjų kristalų ekraną "touchscreen".

Atnaujinta ir techninė automobilio dalis. Nuo šiol "Mondeo" bus galima užsisakyti su nauju 1,8 darbinio tūrio varikliu "Duratec 1.8 SCi" ("Smart Charge Injection"), kuris yra pirmasis "Ford" inžinierių sukurtas benzininis agregatas su tiesioginiu degalų įpurškimu. Palyginus su paprastu, toks agregatas leis sutaupyti iki 7 proc. degalų. Su naujuoju varikliu bus galima užsisakyti ir naują šešių laipsnių mechaninę pavarų dėžę MMT6, kuri kaip serijinė įranga bus montuojama į galingiausią "Mondeo ST220" versiją.

Pirmasis

"Honda" dyzelinis variklis

Japonijos kompanija "Honda" neseniai baigė kurti pirmąjį savo istorijoje turbodyzelinį variklį. Iki šiol į "Honda" modelius buvo montuojami iš kitų gamintojų nusipirkti agregatai. Beje, dabartinės kartos "Honda Civic" yra varomas "Isuzu" firmos 1,7 litro darbinio tūrio turbodyzeliniu varikliu.

Naujasis 2,2 litrų darbinio tūrio, keturių cilindrų turbodyzelinis variklis "i-CDTi" turi keturių vožtuvų konstrukciją vienam cilindrui, beveik visas jo korpusas yra pagamintas iš aliuminio ir komplektuojamas su aukšto slėgio degalų įpurškimo sistema. Didžiausia galia yra 140 AG, o maksimalus sukimo momentas 340 Nm. Variklis atitinka 2005 metais įsigaliosiančius griežtus "Euro 4" išmetamųjų dujų emisijos reikalavimus.

Oficialus variklio pristatymas numatomas Frankfurto tarptautinėje automobilių parodoje. Ten bus demonstruojama "Honda Accord 2.2 i-CDTi" versija. Vėliau toks pats agregatas bus montuojamas į "parketinius" visureigius "Honda CR-V". Naujasis variklis bus gaminamas Japonijoje ir per pirmus metus planuojama pagaminti 24000 tokių agregatų.

Penktos kartos "Volkswagen Golf"

"Volkswagen Golf" – sėkmingiausias visų laikų Vokietijos gamintojų automobilis. Debiutavęs beveik prieš tris dešimtmečius kaip tiesioginis legendinio "vabalo" įpėdinis, "Golf" iškart patraukė potencialių pirkėjų dėmesį. Keturios "Golfo" kartos 22 milijonams jų savininkų įrodė, jog automobilis tapo absoliučiai geriausia iki tol buvusio originalaus bestselerio tąsa. Penktos kartos "Volkswagen Golf" oficialiai bus pristatytas rugsėjį Frankfurto automobilių parodoje.

Penktos kartos "Volkswagen Golf" debiutuos su dviejų bei keturių durų kėbulais bei trijų lygių - "Trendline", "Comfortline" bei "Sportline" - vidaus įranga. Į visus penktos kartos "Golf" bus montuojama vienoda saugumo įranga: 6 saugos oro pagalvės, 5 galvos atlošai (sėdintiems priekyje – aktyvūs), tritaškiai saugos diržai, nauja saugi vairo kolonėle bei naujos konstrukcijos pedalai, kurie smūgio į kliūtį atveju atsilenkia atgal.

Naujasis "Golf", lyginant su ketvirtos kartos modeliu, tapo 24 milimetrais platesnis (1759 mm), 39 milimetrais aukštesnis (1483 mm) ir net 57 milimetrais ilgesnis (4204 mm). Padidėjusią salono erdvę konstruktoriai paskirstė taip, kad automobilio priekyje sėdinčių kojoms atsirado 65 mm daugiau vietos, o gale – 24 mm. 8 mm padaugėjo ir erdvės sėdinčių galvoms. Bagažinės tūris padidėjo iki 347 litrų.

Patobulinta naujos kartos "Volkswagen Golf" važiuoklė yra ir sportiška, ir kartu komfortiška. Patogų važiavimą įtakoja patobulinta "McPherson" tipo pakaba priekyje, o gale – naujos konstrukcijos daugiasvirtė pakaba.

"Volkswagen Golf" rinkoje debiutuos su keturiais varikliais - 2 benzininiais (1,6 litro 75 AG bei tokio pat darbo tūrio FSI 115 AG) ir 2 turbodyzeliniais TDI (1,8 litro 105 AG ir 2 litrų 140 AG). Visi naujojo "Golf" varikliai atitinka "Euro 4" normų ekologinius reikalavimus. Dar galingesni varikliai į naujuosius "Golf" bus pradėti montuoti šiek tiek vėliau.

Prasidėjo "Focus C-Max" gamyba

"Ford" gamykloje Saarlouiso mieste (Vokietija) prasidėjo naujojo kompaktinės klasės vienatūrio "Focus C-Max" gamyba, kuris prekyboje pasirodys šių metų rudenį.

Automobilio pavadinimas reiškia C klasę, kurioje jis konkuruos, be to, "C" reiškia ir komfortą ("Comfort"), pasitikėjimą ("Confidence") bei kontrolę ("Control"). "Max" - parodo tai, jog šis "Ford" modelis maksimaliai patenkins šiuos poreikius.

Vienatūris "Focus C-Max" gaminamas ant atnaujintos "Focus" platformos, jis užims nišą tarp "Ford Fusion" ir "Galaxy". Naujojo modelio ratų bazė yra ilgesnė ir platesnė nei įprasto "Focus", o kėbulo standumas padidintas 10 proc.

Šiam, priekiniais varomais ratais automobiliui numatyti trys varikliai: du turbodyzeliai (1,6 litro 108 AG ir 2 litrų 133 AG) ir vienas benzininis, 1,8 litro 118 AG.

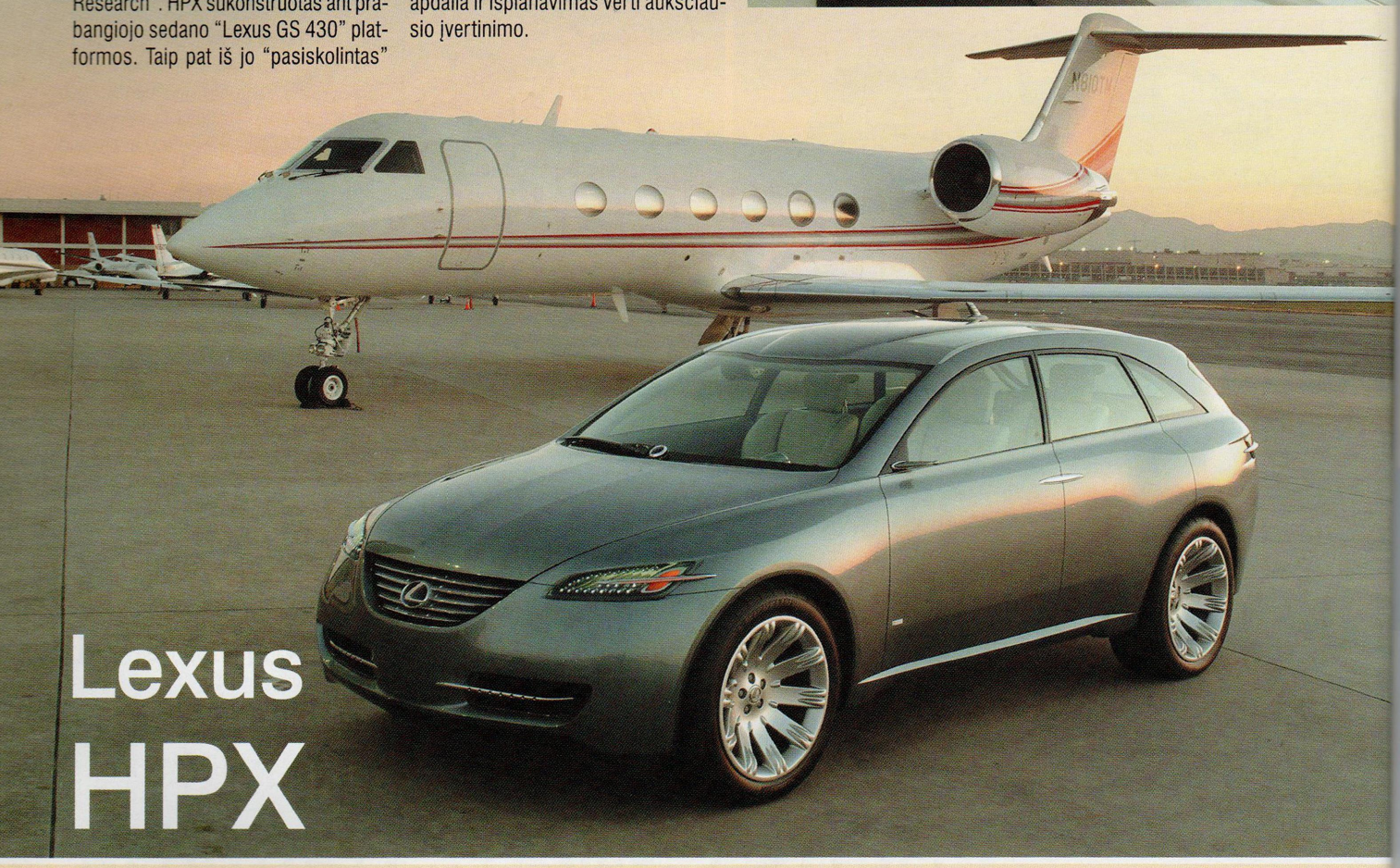
Serijinėje komplektacijoje bus montuojama stabdžių ABS su EBD ir EBA sistemomis, oro kondicionierius, keturios saugos pagalvės ir kita įranga.

Iki 2003 m. pabaigos planuojama pagaminti 96 000 naujų "Focus C-Max". "Ford" į naujojo modelio gamybą investavo per 400 mln. eurų. Pagrindiniai "Focus C-Max" konkurentai yra "VW Touran", "Opel Zafira", "Renault Scenic" ir kt.

Vienatūrio "Ford Focus C-Max" premjera mūsų šalyje planuojama rugsėjo mėnesį.

Lexus HPX

Norėdama pademonstruoti, kaip atrodys artimiausioje ateityje "Lexus" automobiliai, ši kompanija Niujorko automobilių parodoje pristatė įspūdingai atrodantį koncepcinį modelį "Lexus HPX". Toks automobilis būtų savotiškas kompromisas norintiems turėti ištaigingą SUV klasės automobilį, bet kartu dievinantiems sportinių sedanų važiavimo savybes. Šis "konceptas" buvo kuriamas Kalifornijoje esančiame "Toyota" dizaino centre "Calty Design Research". HPX sukonstruotas ant prabangiojo sedano "Lexus GS 430" platformos. Taip pat iš jo "pasiskolintas" 4,3 litro darbinio tūrio, V8 tipo benzininis 300 AG variklis bei penkių laipsnių automatinė pavarų dėžė. "Lexus HPX" galia, kaip tikruose SUV segmento automobiliuose, perduodama visiems keturiems ratams. Kūrėjai, norėdami pabrėžti sportiškumą, sumontavo 21 colio skersmens ratlankius, kurie apauti žemo profilio padangomis. Šio, beveik penkių metrų ilgio automobilio salone sumontuot šešios sėdynės: keturios suaugusiems ir dvi vaikams. Salono apdaila ir išplanavimas verti aukščiausio įvertinimo.



"NedCar" gamyklai – 35 metai

Liepos 9 d. „Netherlands Car B.V." paminėjo gamyklos 35-erių metų sukaktį ir pristatė 4 000 000 automobilį, nuriedėjusį nuo gamyklos konvejerio.

Tarp Vokietijos ir Belgijos esančioje Olandijos Limburgo srityje, Borne įsikūrusi „Netherlands Car B.V." („NedCar") gamykla buvo pastatyta siekiant patenkinti augančio olandiškų automobilių gamintojo DAF poreikius. 1991 m. rugpjūčio mėn. „NedCar" tapo bendra Olandijos vyriausybės, „Mitsubishi Motors Corporation" ir „Volvo Car Corporation" įmone. 1999 m. vasarį Olandijos vyriausybei perleidus turėtą akcijų dalį, „Mitsubishi" ir „Volvo" pradėjo valdyti po 50 proc. akcijų. 2001 m. kovo 30 d. „NedCar" tapo „Mitsubishi Motors Corporation" dukterine bendrove.

„NedCar" gamykloje buvo sėkmingai suderinta skirtingų kompanijų automobilių gamyba. Čia nuo 1995 m. gaminami „Mitsubishi Carisma", „Volvo V40" ir „Volvo S40" automobiliai. 1998 m. atskiroje nuo kitų „Mitsubishi" ir „Volvo" automobilių gamybos linijų pradėtas gaminti „Mitsubishi Space Star".

Dėl kvalifikuotos darbo jėgos bei tarptautinių užsakovų automobilių projektavimo kokybės „NedCar" puikiai užbaigė finansinius metus, taip pat paskutinių ketverių metų laikotarpiu 22 proc. padidino gamybos apimtis bei 9 proc. sumažino išlaidas gamybai. Šiandien „NedCar" yra viena didžiausių „Mitsubishi Motors Corp." gamyklų visame pasaulyje.

Šiais metais vyksta paruošiamieji darbai dviejų naujų modelių gamybai. 2004 m. čia bus pradėtas gaminti 4 durų „Smart" bei naujas „Mitsubishi" kompaktinės klasės automobilis. Abu automobiliai turės vienodą platformą.

Naujasis "Subaru Legacy"

Japonijos kompanija "Subaru" neseniai pristatė naująjį, jau ketvirtos kartos modelį "Legacy". Japonijos rinkoje naujuoju automobiliu jau pradėta prekiauti, o štai Europoje prekyba prasidės iškart po oficialaus pristatymo Frankfurto automobilių parodoje.

Naujasis, išraiškingo dizaino automobilis pagal matmenis praktiškai nesiskiria nuo ankstesnės kartos modelio. Padidėjo provėža: priekyje 30 mm, gale 25 mm. Kaip teigia "Subaru", konstruktoriams pavyko sukurti labai aptakų kėbulo siluetą. Aerodinaminis pasipriešinimo koeficientas C_x = 0,28 (sedano tipo kėbulo) ir 0,30 (universalo tipo kėbulo). Pradžioje į "Legacy" bus montuojami trys benzininiai agregatai. Pats silpniausias bus keturių cilindrų "Boxer" tipo (opozicinis cilindrų išdėstymas), dviejų litrų darbinio tūrio 137 AG variklis. Taip pat bus montuojamas 2,5 l darbinio tūrio, keturių cilindrų 170 AG variklis. Pati galingiausia versija turės 3 l darbinio tūrio, šešių cilindrų 250 AG variklį. Ateityje variklių gamą turėtų papildyti dyzelinis agregatas, kurio cilindrai išdėstyti opoziciškai (!) ir kurį "Subaru" užsakymu kuria "Porsche". Baziniai modeliai turės visų varančiųjų ratų transmisiją.

Atnaujinta "Opel Corsa"

Nuo 2000 metų rudens gaminama "Opel Corsa" šiemet bus šiek tiek atnaujinta. Iš išorės patobulinta "Corsa" skirsis kitokiais bamperiais, naujoviško dizaino radiatoriaus grotelėmis ir labai išraiškingais priekiniais žibintais. Apskritai stengtasi automobilio dizaine panaudoti tai, kas jau sėkmingai debiutavo kituose naujuosiuose "Opel" modeliuose.

Automobilį bus galima pasirinkti penkių įrangos lygių: ECO, "Enjoy", "Cosmo", "Sport" bei GSi. Taip pat gerokai praplėstas papildomos įrangos sąrašas. Dabar bus galima "Opel Corsa" užsisakyti su stabilumo kontrolės sistema ESP, tolygų greitį išlaikančia sistema ir netgi ksenoniniais žibintais. Atnaujinta ir techninė automobilio dalis. Nuo šiol bus siūlomi ekonomiški benzininiai varikliai iš serijos "Twinport Ecotec" (1 litro darbinio tūrio 60 AG ir 1,4 l 90 AG agregatai). Mėgstantys važiuoti pigiau galės pasirinkti naujuosius turbodyzelinius variklius CDTi (1,3 l 70 AG ir 1,7 l 100 AG agregatai). Atnaujinta "Corsa" bus komplektuojama su penkių laipsnių mechanine transmisija, o už papildomą mokestį bus galima pasirinkti automatizuotą mechaninę transmisiją "Easytronic". Svarbi žinia būsimiems "Opel Corsa" savininkams – jie rečiau nei iki šiol teks lankytis servisuose: automobiliams su benzininiais varikliais - kas 30 tūkst. kilometrų, o su dyzeliniais - tik kas 50 tūkst. kilometrų.

Prekiauti atnaujintomis "Corsa" Lietuvoje numatoma iškart po jų pristatymo tarptautiniame Frankfurto automobilių salone.

Galingiausios "Audi TT" versijos

"Audi" kompanija pagaliau paskelbė pradedanti galingiausių TT versijų gamybą. Nuo eilinių "Audi TT" karščiausios versijos visų pirma skirsis V6 tipo, benzininiais 3189 cm^3 darbinio tūrio varikliais, kurių galia yra 250 AG, esant 6300 aps./min. Maksimalus sukimo momentas pasiekiamas jau esant 2800-3200 aps./min. ir sudarys 320 Nm. Automobilis su tokiu varikliu nuo 0 iki 100 km/h greičio įsibėgės per 6,4 sekundės ir galės pasiekti maksimalų 250 km/h greitį (ribojamą elektronikos). Į "Audi TT 3.2 quattro" versijas bus montuojamos naujos kartos transmisijos DSG ("Direct-shift gearbox"). Tai šešių pavarų, dvigubą sankabą turinti pavarų dėžė, kurios darbą kontroliuoja elektronika. Lyginant su įprasta, mechanine šešių pavarų transmisija, DSG transmisija automobiliui leidžia ne tik greičiau įsibėgėti, bet ir 10 proc. sumažinti degalų sąnaudas. Su V6 tipo varikliu "Audi TT" vidutiniškai 100 km kelio tereikia 9,8 litrų benzino. Iš išorės galingiausios versijos skirsis agresyvesnio dizaino priekinėmis oro angomis, titano spalva nudažytais priekiniais žibintais, masyvesniu galiniu spoileriu ir 17 colių skersmens (iš "Audi RS4 Avant" pasiskolintais) aliuminio lydinio ratlankiais. Padangų matmenys 225/45 R 17. Taip pat bus suteikiama galimybė pasirinkti 18 colių skersmens lengvo lydinio ratlankius.

Kaip praneša "Audi", Europoje nuo rugpjūčio mėnesio bus pradėta prekiauti "TT Coupe" versijomis, o nuo rugsėjo mėnesio - ir "TT Roadster" versijomis.

Originalusis "Renault Espace"

LIZINGAS
SEB grupės narys

"Renault Espace" – 82 200 Lt
Pradinė įmoka – 16 440,00 Lt
Išsimokėjimo terminas – 60 mėn
Metų palūkanos – 6,50 proc.
Vidutinis metinis pabrangimas – 2,34 proc.
Mėnesio įmoka – 1256,35 Lt

www.vblizingas.lt
Saltoniškių g. 12, LT-2600 Vilnius
Tel. (8 5) 239 04 90

"Renault" kompanija, kuri garsėja kaip itin įdomių bei naujoviškų automobilių kūrėja, klientams nuo šiol gali pasiūlyti jau ketvirtos kartos "Renault Espace" modelį. Šis didelis ir prabangus vienatūris yra gaminamas dviejų skirtingų modifikacijų: trumpesnis vadinasi "Espace", o ilgesnis – "Grand Espace". Trumpoji versija gaminama ant 2803 mm ratų bazės platformos, o ilgesnioji ant 2868 mm bazės. Skiriasi ir bendras ilgis: "Espace" - 4661 mm, "Grand Espace" – 4861 mm. Išorės dizainas projektuotas atsižvelgiant į dabartinius "Renault" gamos modelius. Dizaineriai pasistengė sukurti kuo ekstravagantiškesnį automobilį. Vieniems toks stilius patinka, kitiems jis yra per daug radikalus. Salone - dar didesnis "kosmosas" nei išorėje. Ypatingai originaliai atrodo priekinis skydelis. Atsisakyta įprastos centrinės konsolės, o daugelis jungiklių bei valdymo prietaisų yra perkelti kitur. Visi rodmenys pateikiami skydelio centre įrengtame grafiniame ekrane. Tuo tarpu pagrindinis klimato kontrolės valdymas perkeltas ant vairuotojo durelių (!). Keleiviai gali atskirai reguliuoti oro pūtimo intensyvumą, tam yra įrengti papildomi pultai. Salono ventiliavimo sistemoje yra 14 angų, kurios turi užtikrinti nepriekaištingą oro cirkuliacijos procesą. Salono oro sąlygas seka ir drėgmės bei temperatūros davikliai. Erdviame salone nesunkiai gali tilpti septyni žmonės, o bagažinės talpa tuo metu sudaro 456 litrus. Išėmus visas penkias galines sėdynes, bagažo skyriaus tūris padidėja net iki 3050 litrų.

Naujuosius "Renault Espace" ("Grand Espace") modelius bus galima pasirinkti su vienu iš šešių siūlomų variklių. Benzininių gretas sudaro trys agregatai: tai 2 litrų darbinio tūrio, keturių cilindrų 140 AG (maks. sukimo momentas 191 Nm) variklis, 2 litrų variklis su turbokompresoriumi, turintis 165 AG (maks. sukimo momentas 250 Nm) ir 3,5 litrų darbinio tūrio, šešių cilindrų (V6) variklis, kurio galia - 245 AG (maks. sukimo momentas 330 Nm). Dyzeliniai varikliai (dCi) taip pat trys ir visi jie yra su "Common Rail" įpurškimo sistema. 1,9 litrų darbinio tūrio, keturių cilindrų, pasiekiantis 120 AG (maks. sukimo momentas 270 Nm), galingesnis agregatas 2,2 litrų, keturių cilindrų 150 AG (maks. sukimo momentas 320 Nm), o galingiausias yra 3 litrų darbinio tūrio, šešių cilindrų (V6), kurio galia 180 AG (maks. sukimo momentas 350Nm). Transmisijos: šešių laipsnių mechaninės arba penkių laipsnių automatinės. Automobilį galima pasirinkti su 16, 17 arba net 18 colių skersmens ratlankiais, taip pat galima pasirinkti vieną iš trijų siūlomų įrangos lygių: "Authentique", "Expression" ir "Privilege".

Beje, neseniai atliktuose "EuroNCAP" saugumo testuose (apie juos plačiau rašoma 32-37 psl.) naujasis "Renault Espace" modelis gavo aukščiausią įvertinimą. "Renault" kompanija tik dar kartą įrodė, kad ji yra viena saugiausių automobilių pasaulyje gamintoja ir kūrėja.

BMW Z4 3.3 Hamann

Vokietijos tiuningo kompanija "Hamann Motorsport" neseniai pristatė patobulintą rodsterį BMW Z4. "Hamann" specialistai, norėdami padidinti 3 l darbinio tūrio, šešių cilindrų variklio galią, padidino jo tūrį iki 3,3 l, įmontavo kitokį alkūninį veleną, serijinius švaistiklius ir skirstymo velenėlius pakeitė sportiniais, sumontavo didesnio pralaidumo sportinį oro filtrą, taip pat pakeitė gamyklinį duslintuvą sportiniu. Dabar didžiausias variklio galingumas pasiekiamas esant 6200 aps./min ir yra 286 AG. Maksimalus sukimo momentas - 355 Nm, esant 4000 aps./min. Su tokiu varikliu BMW Z4 be vargo gali skrieti maksimaliu 269 km/h greičiu. Išoriniam tiuningui, patobulinimui "Hamann" dizaineriai sukūrė visą komplektą įvairiausių spoilerių, deflektorių, taip suteikdami ekstravagantiškam rodsteriui agresyvių, išskirtinių bruožų. Suprantama, visi spoileriai važiuojant dideliais greičiais sukelia didesnį aerodinaminį pasipriešinimą, tačiau tuo pačiu automobilis tampa šiek tiek stabilesnis ir tvirčiau "stovi" ant kelio. Šiam BMW, specialistai iš "Hamann", pritaikė žemesnes bei standesnes pakabos spyruokles: priekyje 40 mm, gale 20 mm. Taip pat sumontavo 19 colių skersmens, išardomus lengvo lydinio ratlankius "Design PG3". Jie "apauti" padangomis, kurių matmenys priekyje 235/35 ZR19, gale 265/30 ZR 19. Galingajam BMW Z4 3.3 modeliui priekyje pritaikyta stipresnė stabdžių sistema, lyginant su įprastomis Z4 modifikacijomis. Vieno stabdžių disko skersmuo 355x32 mm ir jis komplektuojamas su keturių cilindriukų apkaba. Salone "Hamann" dizaineriai nusprendė pakeisti tik keletą "nežymių" detalių: pavarų perjungimo svirtį, pedalus, rankinio stabdžio rankeną.

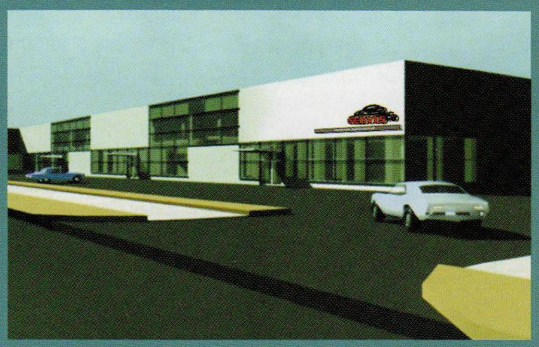
Mercedes Benz SL500 Opera

Ar galima ir taip gražų automobilį pagerinti dar gražesniu? Taip, prieš Jūsų akis "Mercedes Benz SL500", kurį patobulino, pastiprino ir, žinoma, pagražino specialistai iš "Opera" tiuningo padalinio. Šis, palyginus didelis, dviejų vietų kupė-kabrioletas po tiuningo darbų tapo dar dinamiškesnis ir greitesnis. V8 tipo, benzininio 5,8 l darbinio tūrio variklio galia po specialistų "įsikišimų" siekia 420 AG, o maksimalus sukimo momentas sudaro 620 Nm, jau esant 2950 aps./min. Su tokiu varikliu SL500 nuo 0 iki 100 km/h greičio įsibėgėja per 5,2 sekundės ir gali važiuoti 298 km/h maksimaliu greičiu. Beje, variklio tūris prieš jam patenkant į "Opera" inžinierių rankas buvo ne 5,8 l, o 5 l. Serijinis toks 5 litrų variklis, kuris montuojamas iš gamyklos išriedančiuose modeliuose pasiekia 306 AG. Išoriniam tiuningui buvo pasirinkta įdomi kryptis. Dauguma stilistinių idėjų nusižiūrėta nuo galingojo "Mercedes Benz" modelio SLR. Tačiau, taip elgiasi dauguma tiuningo kompanijų. Matyt, dizaineriams taip patinka minėtas modelis, kad jie mažai stengiasi sukurti kažką naujo SL modeliui. Tiesa pasakius, koks gi iš tiesų skirtumas. Svarbu, kad automobilis efektingai atrodytų. Pakeisti bamperiai, slenkščiai, ant bagažinės dangčio sumontuotas nedidelis spoileris. Nemažai prie viso estetinio grožio prisideda milžiniški ratai. Tai lengvo lydinio, išardomi trijų dalių ratlankiai "Design OP5". Priekiniai ratlankiai 9Jx20, galiniai - 10Jx20. Padangų matmenys: priekyje sumontuotos 245/35 ZR20, gale 285/30 ZR20 padangos. Salone panaudota aukščiausios kokybės, natūrali, šviesiai rudos spalvos oda su nežymiais, tačiau labai stilingais raudonos spalvos intarpais.

Parengė Laimonas Rimkus

AUTOMOBILIŲ VERSLO GATVĖ

„OGMIOS CENTRE", J. KUBILIAUS G.

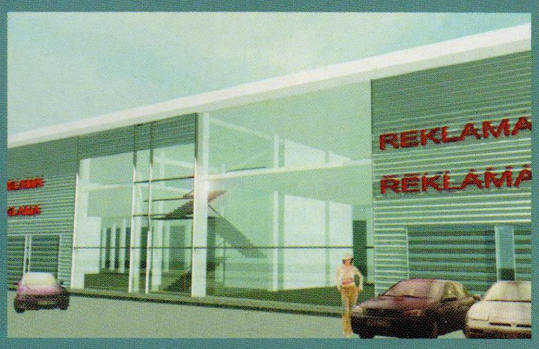


Puiki vieta Jūsų verslui

SALONAI

SERVISAI

PARDUOTUVĖS



OGMIOS CENTRAS

Dėl nuomos kreiptis tel.: 274 18 06, 274 18 14, 274 18 15, 274 18 19. Verkių g. 29, Vilnius. www.ogmioscentras.lt

Aplankyk

Baltijos šalių sostines

Šią vasarą teko keliauti po Lietuvą, Latviją ir Estiją. Nors šios šalys ir nedidelės, esančios greta viena kitos, tačiau pakankamai skirtingos ...

Almantas Gurklys

Pasiruošimas kelionei

Pirmiausia kelionei reikia paruošti savo keturatį draugą – automobilį. Tiems, kurie nusimano apie automobilius, pakanka patikrinti tepalo lygį automobilio variklyje, aušinimo bei stabdžių skysčio lygius. Esant kažko nepakankamai, paprasčiausiai įpilti trūkstamą kiekį ir užmesti akį į dirželių sudilimą. Jei jie seniai keisti ir sudilę, būtina juos pakeisti.

Taip pat prieš kelionę patikrinkite automobilio žibintus, gal kuris nors yra perdegęs – jį taip pat pakeiskite. Nepamirškite pagrindinių įrankių dėžutės.

Tiems, kurie apie automobilį nenusimano, siūlau su automobiliu užsukti į remonto dirbtuves, kur jums automobilį patikrins ir paruoš kelionei.

Žinoma, ką susikrausite į lagaminus, priklauso nuo konkrečių poreikių ir nuo kelionės plano. Bet yra dalykų, kurie visada pravers. Antai Lietuvos, Latvijos ir Estijos kelių žemėlapis vienoje vietoje. Jis patogus ir labai reikalingas bei praverčiantis daiktas. Jų gausu Lietuvos knygynuose, prekybos centruose, kainuoja apie 9 litus.

Jei ketinate aplankyti Rygą ir Taliną, būtinai įsigykite Rygos ir Talino kelių žemėlapius. Jie tikrai pravers įvažiavus į Latvijos ir Estijos sostines. Šiuos žemėlapius taip pat rasite Lietuvoje knygynuose bei prekybos centruose. Jų kaina apie 8,5 lito.

Tiems, kurie nori išsamesnių bei pigesnių žemėlapių, patarčiau ieškoti Rygos bei Talino turizmo informacijos centruose. Rygos senamiestyje, Juodgalvių rūmuose įsikūrusiame turizmo informacijos centre Rygos miesto žemėlapį jūs gausite nemokamai. Talino senamiestyje Nunne gatvėje esančiame turizmo informacijos centre Talino miesto žemėlapį įsigysite perpus pigiau nei Lietuvoje.

Keliai

Kelionės metu vairuotojui svarbu, jog šalia jo būtų žmogus, kuris gerai supranta žemėlapius. Jis jums bus tarsi šturmanas, kurį geriausiai įvertinsite atsidūrę Latvijos ir Estijos sostinėse.

Apskritai, bene geriausia vykti į Rygą ir Taliną "Via Baltica" keliu E 67. Kaip ir kiekvienas kelias, šis pasižymi tam tikrais niuansais. Pirmas dalykas, kuris krito į akis – kelyje degalinių yra nedaug, todėl keliautojams patarčiau degalų turėti su nemenku rezervu. Kitas dalykas yra tas, kad skirtingose valstybėse "Via Baltica" kelio būklė yra skirtinga. Drąsiai galima pasakyti, jog Lietuvoje kelias yra išties geriausias tarp Baltijos respublikų. Kaimyninėje Latvijoje, kai kuriose vietose kyla klausimas, ar mes važiuojame tarptautinės reikšmės keliu? Tiesa, važiuojant Rygos apylanka susidursite su kai kuriais nepatogumais. Latviai, gavę iš Europos Sąjungos pinigų, intensyviai tvarko kelią, tad eismas nukreipiamas šalutiniais keliais.

Estijoje "Via Baltica" nepalyginamai geresnė nei Latvijoje, tačiau jai dar toloka iki lietuviškosios. Taigi bent šioje vietoje Lietuva gerokai pralenkusi Latviją ir Estiją.

Degalų kainos

Kad ir kaip būtų liūdna konstatuoti, tačiau Lietuvoje degalų kainos yra didžiausios. Antai liepos pradžioje litras 95 E benzino Vilniuje vidutiniškai kainavo 2,28 lito, Rygoje 2,06 lito ir Taline 1,95 lito. Taigi Vilniuje 95 E benzino litro kaina buvo 0,33 lito didesnė nei Taline ir 0,22 lito didesnė nei Rygoje. Tokia tad yra kaina, kurią esame priversti mokėti, kad turime „Mažeikių naftą" ir didžiulį degalų akcizą. Beje, ta pati „Mažeikių nafta" degalais aprūpina Latviją, taip pat dalį Estijos rinkos. Vienintelė paguoda – Lietuvoje dyzelinas kol kas pigesnis nei Estijoje.

Talino senamiestis

Vidutinės liepos mėnesio pradžios degalų kainos Baltijos šalių sostinėse

	98 E	95E	92 A	D	Dujos
Vilnius	2,38	2,28	2,23	1,96	1,29
Ryga	2,14	2,06	2,00	1,85	1,11
Talinas	2,12	1,95	1,89	2,05	N.d.

Kainos pateiktos litais. N.d. - nėra duomenų

Kelių policija

Pervažiavau visą Latviją ir Estiją iki pat Talino, tačiau nei Latvijoje, nei Estijoje kelių policijos sutikti neteko. Gal man pasisekė? Na, nereikia manyti, kad ten policijos iš viso nėra, tačiau kelių policijos pamatyti neteko.

Lietuvoje mane išlydėjo ir pasitiko radarų šūviai... Pamiškėje pasistatę automobilį, kelių policininkai "sąžiningai" laukė išvykstančiųjų ir atvykstančiųjų. Žinančiam Lietuvos kelių policijos tradicijas, tai nesukelia ypač didelės nuostabos. Užsienio vairuotojams, manau, Lietuva palieka neišdildomą įspūdį blogąja prasme.

Čia, kaip kokioje totalitarinėje valstybėje, vyksta arši kova tarp valstybės jėgos struktūros – kelių policijos ir likusio laisvojo pasaulio – automobilininkų. Seniai jau ši kova virtusi partizanine – kelių policininkai slapstydamiesi miškuose ir miestuose tyko savo grobio. Jėgos struktūra yra ginkluota radarais ir kol kas nėra mirtinai pavojinga.

Na ir kas, kad Seimas priėmė įstatymą nesislapstyti. Lietuvos „džiunglėse" galioji savi dėsniai, įstatymai ir tradicijos.

Dokumentai, draudimas Latvijoje

Atvykus prie Lietuvos - Latvijos pasienio, kaip ir tikėjausi, eilių nebuvo. Ankstyvą rytą dirbo draudimo bendrovių punktai.

Vystant į Latviją būtina

·turėsti galiojantį kelionės dokumentą - pasą, kurio galiojimo laikas trimis mėnesiais viršija numatyto buvimo Latvijoje laiką;

·apdrausti automobilį;

·apsidrausti medicininių išlaidų užsienyje draudimu (nors formaliai Latvijoje galioja teisės aktai, kurių pagrindu Latvijos Respublikos pasienio tarnyba turėtų reikalauti iš užsieniečių šio draudimo poliso, tačiau realiai ji to nedaro ir netikrina, ar jūs apsidraidęs savo sveikatą ir gyvybę);

·turėti automobilio techninį pasą ir automobilio techninės apžiūros talonų.

Taigi jūsų pasas turi galioti trimis mėnesiais ilgiau, nei esate numatę būti Latvijoje. Beje, turintiems asmens identifikacijos kortelę į Latviją patekti nepavyks. Lietuva su Latvija nėra pasirašiusios atitinkamų sutarčių. O automobilį galėsite apdrausti prie Lietuvos – Latvijos sienos. Draudimas jums kainuos 11 latų (58 litus) ir galios tik Latvijos Respublikos teritorijoje 15 dienų.

Taip pat pasienio pareigūnai paprašys jūsų automobilio techninio paso bei automobilio techninės apžiūros talono.

Dokumentai, draudimas Estijoje

Tiems, kurie planuoja vykti ir į Estiją, siūlyčiau dar Lietuvoje pasirūpinti Žaliosios kortelės draudimu, kuris galioja tiek Latvijoje, tiek Estijoje. Įvairiose draudimo kompanijose šio draudimo poliso kaina svyruoja nuo 55 litų iki 130 litų.

Vykstant į Estiją būtina

·Turėti turėti galiojantį kelionės dokumentą – pasąų

· turėti automobilio techninį pasą bei vairuotojo teises.

Estai taip pat kol kas nepripažįsta asmens identifikacijos kortelių, nes nėra pasirašytos atitinkamos sutartys tarp Lietuvos Respublikos ir Estijos Respublikos.

Taip pat bus patikrinti automobilio techninis pasas bei jūsų vairuotojo teisės.

Kol kas estai nesidomi, ar jūsų automobilis apdraustas, taip pat, ar vairuotojas ir keleiviai apsidraudę.

Vairavimas Baltijos šalyse. Atmintinė

Greičio apribojimai

Lietuvoje greitis ribojamas: mieste - 60 km/h, nuo rugsėjo mėnesio - 50 km/h, užmiestyje - 90 km/h, autostradose - 110 km/h (vasarą - 130 km/h), kelliuose su skiriamąja juosta 100 km/h

Latvijoje ir Estijoje: miesto ribose 50 km/h, užmiestyje 90 km/h.

Trumpųjų šviesų naudojimas

Lietuvoje važiuoti su įjungtomis trumposiomis šviesomis privaloma nuo rugsėjo 1 d. iki kovo 1 d. Latvijoje ir Estijoje - visus metus.

Baudos

Tarp Baltijos šalių didžiausios baudos už kelių eismo pažeidimus yra Lie-

Talinas pro automobilio langą

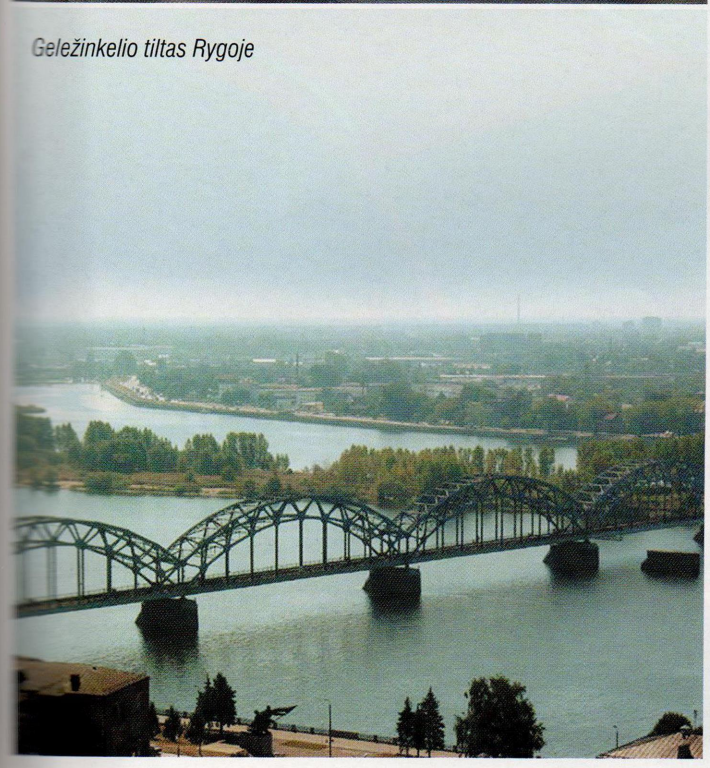
Talinas

Talino centras

Traukinukas Taline

Didysis automobilių tiltas Rygoje

Gatvė Rygoje



Geležinkelio tiltas Rygoje

tuvoje. Kadangi lietuviai daugiausiai keliauja į artimiausią šalį Latviją, ta proga vertėtų šiek tiek palyginti baudų skirtumus.

Už greičio viršijimą miesto ribose Latvijoje taikomos dvigubai didesnės baudos, nei užmiestyje.

Neužsisegus saugos diržų Lietuvoje jus nubaus nuo 25 iki 50 litų, Latvijoje - iki 16 litų bauda.

Pasibaigus techninės apžiūros laikui Lietuvoje jūs būsite nubaustas nuo 100 iki 200 litų, Latvijoje - nuo 26 iki 53 litų bauda. O jeigu automobilis dar turi ir gedimų, dėl kurių jo negalima eksploatuoti, Lietuvoje jūs „užsidirbsite" baudą nuo 200 iki 400 litų, Latvijoje - nuo 53 iki 80 litų .

Viršiję greitį iki 20 km/h Lietuvoje jūs „uždirbsite" 1 baudos tašką ir nuo 50 iki 100 litų, Latvijoje – iki 26 litų baudą.

Viršiję greitį iki 50 km/h, Lietuvoje jūs „uždirbsite" 6 baudos taškus ir nuo 300 iki 500 litų baudą, Latvijoje viršiję greitį iki 40 km/h, jūs gausite iki 159 litų baudą arba neteksite teisių nuo 1 iki 6 mėnesių.

·Lietuvoje viršiję 50 km/h greitį, jūs „uždirbsite" 8 baudos taškus ir baudą nuo 1000 iki 1500 litų. Latvijoje viršiję 40 km/h greitį, jūs gausite baudą iki 398 litų arba jums bus atimtos teisės nuo 3 iki 9 mėnesių.

Jeigu sustosite ir stovėsite draudžiamoje vietoje, Lietuvoje jūs gausite nuo 100 iki 150 litų, Latvijoje - iki 26 litų baudą.

Jei vairuosite transporto priemonę neblaivus, Lietuvoje jums grės nuo 1000 iki 3000 litų bauda ir/arba teisių atėmimas nuo 12 iki 36 mėnesių (priklausomai nuo alkoholio kiekio, aptikto kraujyje), Latvijoje - iki 1060 litų bauda arba vairuotojo teisių atėmimas nuo 12 iki 24 mėnesių.

Jei perduosite automobilį vairuoti asmeniui, neturinčiam teisių vairuoti, Lietuvoje būsite nubaustas nuo 200 iki 400 litų, Latvijoje – 80 litų bauda.

Sukėlę autoavariją Lietuvoje būsite nubaustas 100 – 200 litų bauda arba jums bus nuo 3 iki 6 mėnesių atimtos teisės. Jei dėl šios autoavarijos bus lengvai sužaloti žmonės bauda bus didesnė – nuo 500 iki 1000 litų arba atimta teisė vairuoti nuo 12 iki 24 mėnesių. Latvijoje sukėlę autojvykį būsite nubaustas nuo 265 iki 795 litų bauda.

Vairuojant neapdraustą privalomuoju draudimu transporto priemonę Lietuvoje jums grės 100 litų, Latvijoje iki 265 litų bauda.

Įdomus dalykas, Lietuvoje baudos dažniausiai apibrėžtos žodžiais "nuo iki", Latvijoje - žodžiu "iki". Ir maždaug kiek Latvijoje yra iki, tiek Lietuvoje yra nuo...

Net ir nebūnant geru matematiku, galima pastebėti, jog Latvijoje baudos yra 3 – 4 kartus mažesnės nei Lietuvoje. Ar mes gyvename 3 – 4 kartus geriau nei latviai? Šį klausimą geriausia būtų adresuoti Seimui. Ir nors Lietuvoje pačios didžiausios baudos, tačiau jos norimų rezultatų neduoda. Paradoksas, tačiau statistika byloja, jog avaringumas tarp Baltijos šalių didžiausias taip pat Lietuvoje, kaip materialiniai ir nukentėjusių bei žuvusiųjų skaičiumi 1000 gyventojų nuostoliai. Lietuvos problema yra ta, jog policijos dėmesys skirtas bausmėms, o ne prevenciniam darbui. Turbūt dar daug laiko praeis, kol policija įsisąmonins, jog dirba visuomenei, o ne prieš ją arba sau.

Mobilusis telefonas

Vairuotojams griežtai draudžiama važiuojant automobiliu kalbėtis mobiliuoju telefonu. Kalbėti mobiliuoju telefonu vairuotojai gali tik sustoję ir išjungę automobilio variklį.

Vaikiška kėdutė

Lietuvoje neprivaloma.

Latvijoje ir Estijoje - privaloma, jei automobilyje vežamas vaikas.

Atstumai

Nuo Vilniaus iki:
- Rygos 290 km,
- Talino 593 km.

Nuo Rygos iki:
- Talino 303 km.

Naujas klasės lyderis

VB LIZINGAS
SEB grupės narys

"VW Touran 1.6 Basis" – 52 940 Lt
Pradinė įmoka – 10 588,00 Lt
Išsimokėjimo terminas – 60 mėn
Metų palūkanos – 6,50 proc.
Vidutinis metinis pabrangimas – 2,34 proc.
Mėnesio įmoka – 809,14 Lt

www.vblizingas.lt
Saltoniškių g. 12, LT-2600 Vilnius
Tel. (8 5) 239 04 90

Vienatūrių automobilių populiarumas jau nieko nestebina. Visuomenė įvertino jų funkcionalumą ir komfortą tiek kasdienės eksploatacijos, tiek aktyvaus poilsio, kelionių metu. Vienatūriai, sukurti naudojant kompaktinės klasės modelių platformą, yra įprastų matmenų, todėl nesudaro problemų važinėjant mieste, o patogus ir erdvus penkiavietis arba net septynvietis salonas praverčia tolimose išvykose. Vienas iš paskutiniųjų tokių pavyzdžių – šiemet debiutavęs "Volkswagen Touran".

Mindaugas Žilionis

Ilgai lauktas...

Europoje kompaktinės klasės vienatūrių paklausa jau viršijo milijoną automobilių kasmet, o bendrame vienatūrių rinkos segmente jie sudaro beveik pusę. Nenuostabu, kad daugelis automobilių gamintojų sparčiai stengėsi įdiegti būtent šios klasės vienatūrių modelių gamybą.Tuo tarpu gigantiškas "Volkswagen" koncernas tarsi liko nuošalyje. Turėdamas didoką "Sharan", VW nieko nesiūlė itin perspektyvioje rinkos dalyje (iš dalies praktiškų žmonių poreikius dar tenkino plati universalų "Polo Variant","Golf/Bora Variant", "Passat Variant" šeimyna). Tam buvo objektyvios priežastys. Senstelėjęs ketvirtos kartos "Golf" negalėjo tapti baze konstruojant šiuolaikinį vienatūrį, be to, gamintojams iš Volfsburgo akis badė ir konkurento, septynviečio kompaktiško "Opel Zafira" sėkmė.

Šių metų pirmame ketvirtyje VW paskelbė, jog pradeda "Touran" modelio, sukonstruoto naudojant penktos kartos "Golf" platformą, gamybą. Tuo tikslu Volfsburgo gamykloje atidarytas itin modernus "Auto 5000 GmbH" padalinys, jame įdarbinta apie 5000 žmonių.

"Touran" pavadinimas sudarytas iš dviejų dalių. "Tour" – turas, komfortiška kelionė, ir iš "Sharan" paimta "an" galūnė, tuo tarsi pažymint konkrečios modelių šeimynos tęstinumą.

Išorė

"VW Touran", lyginant su "Sharan" modeliu yra 230 mm trumpesnis (4391 mm), 20 mm siauresnis (1794 mm) ir 130 mm žemesnis (1652 mm). Specifinė vienatūrių automobilių kompanuotė neleidžia kėbulo linijų dizaine naudoti kažkuo originalesnes idėjas. Žvelgiant į "Touran", ypač iš priekio, lengvai pastebimas panašumas į kitus VW modelius. Automobilis atrodo gana grakščiai: tam įtakos turi dideli langai ir 16 colių ratlankiai su žemo profilio 205/55 R16 padangomis (tokie ratai yra serijinėje "Trendline" ir "Highline" komplektacijoje). Ko gero, neverėtų nustebti, jeigu ateityje VW pagamintų ir "Touran" modifikaciją, turinčią visų varomų ratų transmisiją, padidintai prošvaisą bei chromuotais slenksčių vamzdžiais ir priekiniu rėmu papuoštą kėbulą. Taigi "Touran" išorėje akivaizdžiai įžvelgiami markės bruožai, o tai labai vilios tiuningo firmas, mėgstančias šio gamintojo produkciją.

Vidus

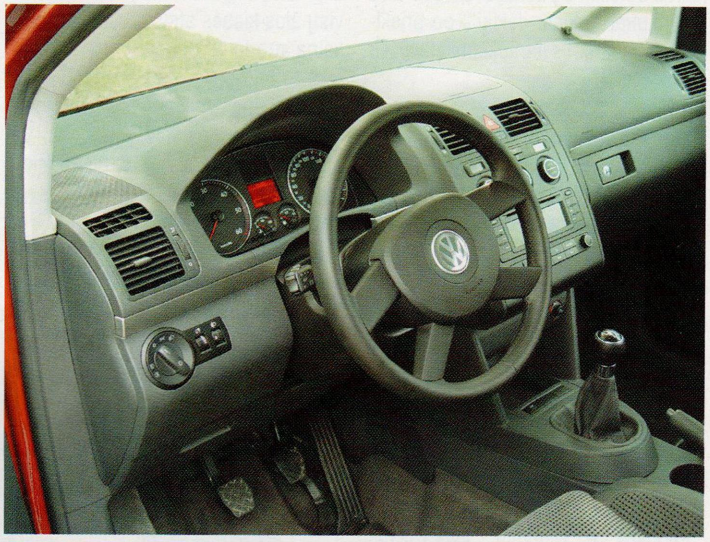
Automobilio vidus kelia didžiulį smalsumą. Kaip gi konstruktoriai išsprendė klausimus, aktualius kompaktiško vienatūrio naudotojams?

"Volkswagen Touran" interjeras naudojamų medžiagų kokybe pratęsė koncerno tradicijas ir išlieka tarp lyderių. Prietaisų, rankenėlių, mygtukų ir kitų dažnai matomų ir naudojamų informacinių bei valdymo priemonių dizainas liko įprastas (vis dėlto nėra blogas dalykas, tas vokiškas konservatyvizmas). Įdomiausia, be abejo, patogumų kiekis vairuotojui bei keleiviams. Gamintojai suskaičiavo apie 500 salono ir bagažinės transformavimų variantų. Serijinėje komplektacijoje "Touran" siūlomas kaip penkiavietis automobilis, o už papildomą mokestį galima užsisakyti trečią, dviejų sėdynių eilę. Nesant reikalui, šios eilės sėdynių atlošai atskirai gali būti nulenkti, tokiu būdu suformuojant lygų bagažinės dugną. Bagažinės talpa tuomet yra 695 litrai (naudojant trečią sėdynių eilę bagažinė yra 121 litro talpos). Be antros sėdynių eilės talpa gali siekti ir 1989 litrus. Įdomu, kad 7-viečiame variante nėra įprasto atsarginio rato, nes jo paprasčiausiai nėra kur dėti, o pagelbėti nedidelio padangos remonto atveju turėtų specialus rinkinys...

Antros eilės trys sėdynės yra atskiros. Taigi sėdintieji gali savo sėdynes reguliuoti individualiai: jas pastumti į priekį, nulenkti atlošus į priekį ir atgal. Tai daryti padeda medžiaginės kilpelės, todėl visas procedūras galima atlikti vienu pirštu. Vidurinė sėdynė, nulenkus atlošą, suformuoja staliuką. Norint daugiau patogumų, keliaujant keturiese, vidurinę sėdynę galima išimti, o abi šonines šiek tiek perstatyti arčiau išilginės automobilio ašies. Kombinacijų yra daugybė ir visų tiesiog neįmanoma aprašyti.

Visos slankiojančios, judančios dalys, vyriai, kronšteinai, varžteliai ir kiti aštrūs ar neestetiškai atrodantys, bet neišvengiami konstrukciniai elementai yra dailiai ir saugiai pridengti, nekelia pavojaus susižeisti (ypač smalsiems vaikams).

"Touran" turi ir 39 vietas įvairiausios paskirties daiktams susidėti. Tai ir ištraukiami padėkliukai puodeliams ar skardinėms priekyje bei gale, ir priekinių sėdynių nugarėlėse įmontuoti atlen-



kiami staliukai, durelėse – nišos litriniams buteliams pastatyti, stoge – trys vadinamieji "akinių dėklai", po priekinėmis sėdynėmis ištraukiami stalčiai ir t.t.

Techninė pusė

Pagrindines saugumo funkcijas automobilyje atlieka 6 saugos pagalvės, ESP su ABS, EBD ir stabdžių jėgos asistentu, TCS, visų ratų diskiniai stabdžiai (priekyje – aušinami), visų sėdynių trijuose taškuose tvirtinami saugos diržai (priekyje su įtempikliais). Automobilio kėbulas virinamas tiksliais lazeriais, tad pasižymi ypatingu tvirtumu sukimui.

Šiuo metu "VW Touran" siūlomas su trimis įrangos variantais "Basis", "Trendline" ir "Highline". Visiškai neseniai pasirodė bazinis variantas su 1,6 litro darbinio tūrio 102 AG benzininiu varikliu, žinomu iš ankstesnių VW modelių. Naujasis 1,6 litro 115 AG FSI ("Fuel Stratified Injection") benzininis variklis turi tiesioginio benzino įpurškimo sistemą. Modernūs 1,9 litro ir 2 litrų TDI dyzeliniai agregatai yra atitinkamai 115 ir 136 AG. Beje, trys pastarieji varikliai kol kas siūlomi su mechanine 6 laipsnių pavarų dėže. Ateityje numatoma naujausia 6 laipsnių "Tiptronic" automatinė pavarų dėžė, o galingiausia TDI versija turės ir DSG ("Direct Shift Gearbox") elektromechaninę transmisiją, kuri jau naudojama sportiškose "Audi TT" ir "VW Golf R32" modifikacijose.

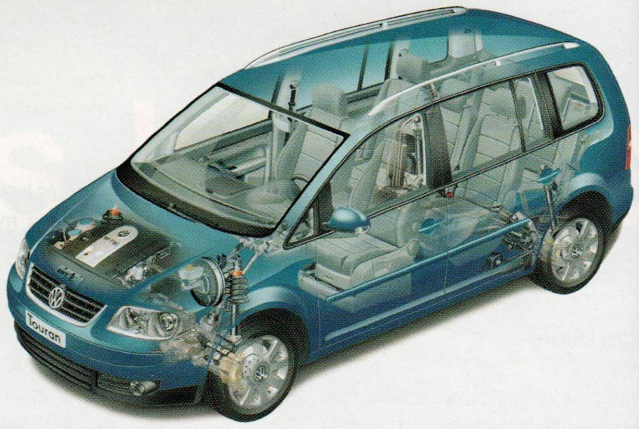
Specialiai "Touran" modeliui buvo patobulinta priekinė "McPherson" tipo pakaba ir sukonstruota nauja 4 svirčių galinė pakaba.

Pabaigai

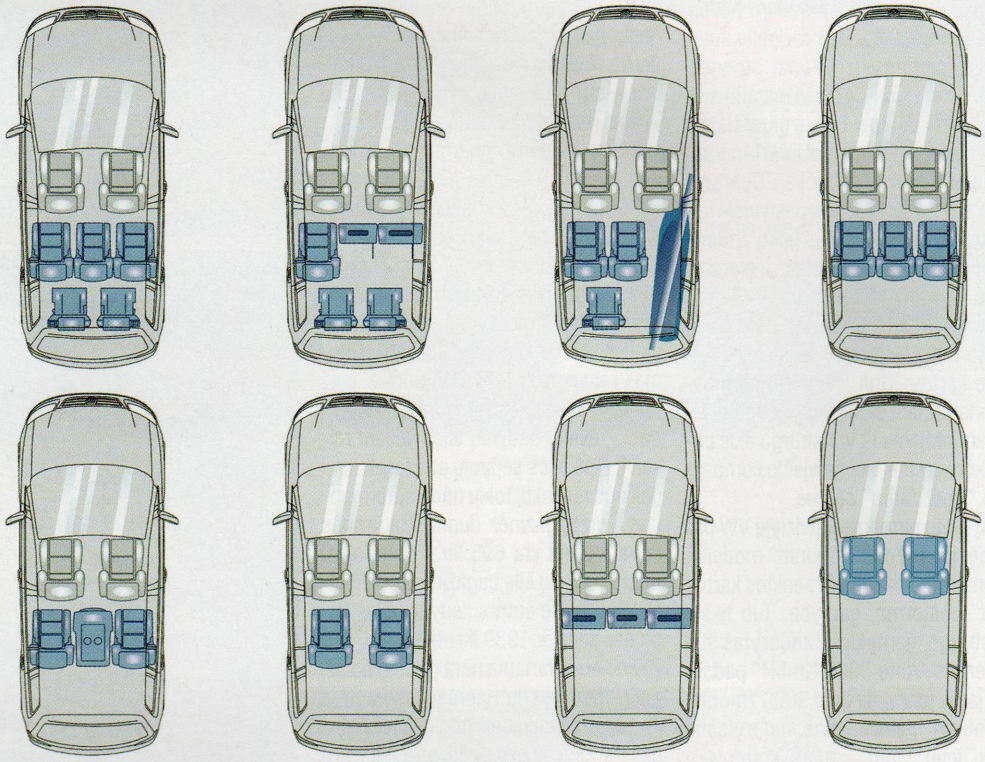
Jau nieko neturėtų stebinti "Volkswagen" konstrukcijos TDI varikliai. Pavažinėjus su "Touran 2.0 TDI" visiškai nesinorėjo bandyti benzininės modifikacijos. 320 Nm maksimalus sukimo momentas, pasiekiamas jau esant 1750 aps./min, yra garantas, kad visiškai pakrautas automobilis (7 žmonės ir kažkiek krovinio) nesudarys problemų įvairiomis važiavimo sąlygomis: tiek greitkelyje, tiek mieste, tiek kalnuose. Variklio savybės leidžia judėti ir lėtai, ir dinamiškai, juolab kad vairavimo pojūčiai (išskyrus šiek tiek aukštesnę sėdėseną) beveik nesiskiria nuo lengvojo automobilio.

Žodžiu, "VW Touran" – tai naujas lygis kompaktinių vienatūrių segmente, kuris kainuoja, iš pirmo žvilgsnio, nemažai... Tačiau teisybės dėlei reikia pasakyti, kad "Touran", netgi bazinė versija, turi daugiausia serijinės įrangos iš visų šios klasės atstovų. Tai įvertinus, kaina atrodo "protinga".

Dėkojame "Volkswagen" atstovybei "Moller Auto" (Laisvės pr. 127, Vilnius, tel. (8-5) 230 46 80, e-mail. volkswagen@moller.lt, www.volkswagen.lt)

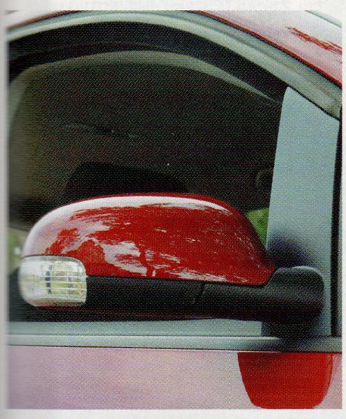


Algimanto Brazaičio nuotraukos



Techniniai duomenys

Modifikacija	1.6 FSI	1.9 TDI	2.0 TDI
Variklis	1598 cm3, 4 cilind., DOHC, 16 V, benzininis su tiesiog. įpuršk.	1896 cm3, 4 cilind., SOHC, 8V, turbodyz. su tiesiog. įpuršk.	1968 cm3, 4 cilindr., DOHC, 16 V, turbodyz. su tiesiog. įpuršk.
Galia (kW/AG/aps./min)	85/115/5800	74/100/4000	100/136/4000
Maks. sukimo momentas (Nm/aps./min)	155/4000	250/1900	320/1750
Pavarų dėžė	6 laipsnių, mechaninė		
Bagažinės talpa (l)	695		
Maksimali bagažinės talpa (l)	1989		
Tuščio automobilio svoris (kg)	1423	1498	1561
Maksimalus automobilio svoris (kg)	2090	2160	2210
Ilgis (mm)	4391		
Plotis (mm)	1794		
Aukštis (mm)	1652		
Bazė (mm)	2678		
Maksimalus greitis (km/h)	186	177	197
Įsibėgėjimas iki 100 km/h (s)	11,9	13,5	10,6
Degalų bako talpa (l)	60		
Degalų sąnaudos (l/100 km/h):			
- mieste	9,5	7,4	7,6
- užmiestyje	6,2	5,2	5,2
- vidutinės	7,4	5,9	6,0
Garantija	2 metai be ridos apribojimo		



Pagrindinė saugumo ir komforto įranga

Pavadinimas	"Basis"	"Trendline"	"Highline"
Saugos pagalvės vairuotojui ir keleiviui	S	S	S
Šoninės saugos pagalvės vairuotojui ir keleiviui	S	S	S
Galvos saugos pagalvės pirmoje ir antroje sėdynių eilėje	S	S	S
ESP	S	S	S
3-taškiai saugos diržai visoms 5 arba 7 vietoms	S	S	S
Reguliuojamo aukščio vairuotojo sėdynė ir vairo kolonėlė	S	S	S
Elektrohidraulinis vairo stiprintuvas	S	S	S
El. valdomi priek. langų kėlikliai	S	S	S
El. valdomi užpak. langų kėlikliai	-	S	S
El. reguliuojami ir šildomi išorės veidrodėliai	S	S	S
Žibintų aukščio reguliavimas	S	S	S
Centrinis užraktas su distanciniu valdymu	S	S	S
Imobilizatorius	S	S	S
Atlenkiami staliukai priekinių sėdynių nugarėlėse	-	S	S
12 V kištukai priekyje, antrai sėdynių eilei ir bagažinėje	S	S	S
Kondicionierius "Climatic"	P(3800)	P(3800)	S
Juodos spalvos stogo bagažinės laikikliai	P(1100)	S	-
Sidabrinės spalvos stogo bagažinės laikikliai	-	P(1100)	S
3-čia sėdynių eilė	P(2160)	P(2160)	P(2160)
Stoglangis	P(2680)	P(2680)	P(2680)
Kablys priekabai	P(2190)	P(2190)	P(2190)
Žiemos paketas (šild. priek. sėd. ir langų apipl. purkšt.)	P(805)	P(805)	P(805)
Ksenoniniai žibintai	P(2925)	P(2925)	P(2925)

LIZINGAS
SEB grupės narys

"VW Touran
2.0 TDI Highline" – 77 585 Lt
Pradinė įmoka – 15 517,00 Lt
Išsimokėjimo terminas – 60 mėn
Metų palūkanos – 6,50 proc.
Vidutinis metinis pabrangimas – 2,34 proc.
Mėnesio įmoka – 1185,81 Lt

www.vblizingas.lt
Saltoniškių g. 12, LT-2600 Vilnius
Tel. (8 5) 239 04 90

"VW Touran" kainos

Modifikacija	**Variklis**	**Kaina su PVM**
Basis	1.6 l/102 AG	52 940
Basis	1.6 l FSI/115 AG	58 140
Basis	1.9 l TDI/100 AG	62 650
Trendline	1.6 l FSI/115 AG	61 830
Trendline	1.9 l TDI/100 AG	66 340
Trendline	2.0 l TDI/136 AG	69 100
Highline	1.6 l FSI/115 AG	70 320
Highline	1.9 l TDI/100 AG	74 830
Highline	2.0 l TDI/136 AG	77 585

VB LIZINGAS
SEB grupės narys
"Mazda6 STW 2.3 AWD" – 87 200 Lt
Pradinė įmoka – 17 440,00 Lt
Išsimokėjimo terminas – 60 mėn
Metų palūkanos – 6,50 proc.
Vidutinis metinis pabrangimas – 2,34 proc.
Mėnesio įmoka – 1332,77 Lt
www.vblizingas.lt
Saltoniškių g. 12, LT-2600 Vilnius
Tel. (8 5) 239 04 90

Pavojingai

patrauklus universalas

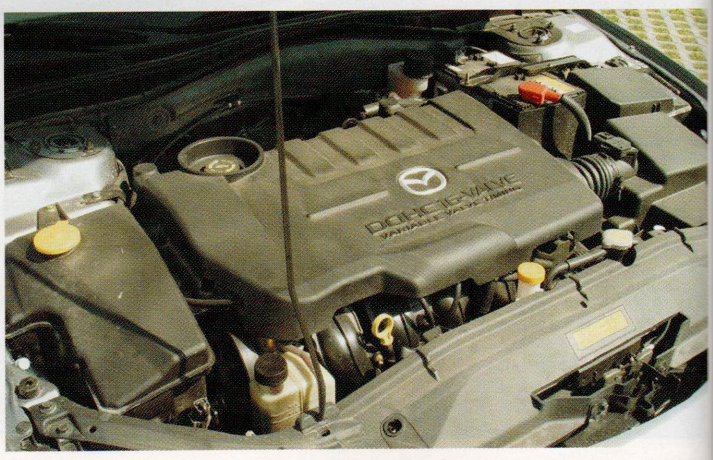
Prieš metus Lietuvos naujų automobilių rinkoje puikiai debiutavo naujoji "Mazda6". Toks apibūdinimas skamba per švelniai. Debiutą galima pavadinti tiesiog stulbinančiu ir labai nepalankiu tiesioginiams konkurentams. Vidutinėje (D segmento) klasėje "Mazda6" sukėlė tikrų tikriausią sumaištį. Žmonės šiuos automobilius užsisakinėjo net jų neišbandę ir, kas įdomiausia, net nematę "gyvo" automobilio. Išties įdomi situacija. Tačiau svarbiausia, jog automobilis pranoko tiek eilinių vartotojų, tiek ir specialistų lūkesčius. Kuo gi sužavėjo naujasis modelis?

Laimonas Rimkus

Naujiena - AWD

Daugumai patiko nepriekaištingos kėbulo linijos, akivaizdžiai pabrėžtinas sportiškumas, azartiškas automobilio charakteris bei tikrai puikios važiavimo savybės. Nereikia pamiršti patrauklios kainos, gamintojo teikiamų garantijų ir kėbulų įvairovės. "Mazda6" siūlomas trijų kėbulo tipų: sedano, hečbeko ir universalo. Visai neseniai "Mazda" atstovybė Lietuvoje pristatė universalo versiją, "apginkluotą" (kol kas) galingiausiu gamoje 2,3 litro darbinio tūrio benzininiu varikliu, kurio galia perduodama per naują automatinę penkių laipsnių transmisiją "Activematic" visiems keturiems ratams (AWD-"All Wheell Drive).

Puikiai pažįstamas, bet dar įdomesnis! - taip būtų galima apibūdinti neseniai išbandytą "Mazda6 STW". Ką dar naujo galima sukurti ir taip puikiam automobiliui? Pasirodo, galima. "Mazda6" universalas tikrai ne naujiena tiek rinkoje, tiek gatvėse. Tačiau, ar matėte visais keturiais ratais varomą ir dar su nauja automatine transmisija "Mazda6" universalą? Ko gero, ne. Nebent Jūsų akyla akis pastebėjo bandytą automobilį. Nuo eilinių, priekiniais ratais varomų "Mazda6" testuotas automobilis praktiškai nesiskyrė. Vienintelis vizualus skirtumas, tai 10 mm paaukštinta pakaba. Abejoju, ar kam nors pavyktų įžvelgti tokį nežymų skirtumą. Tiesa, bandyta "Mazda" buvo šiek tiek pagražinta: kitokios nei daugumos priekinės grotelės, virš galinio lango sumontuotas nedidelis spoileris ir po galiniu bamperiu, abiejose pusėse kyšantys poliruoti išmetimo sistemos antgaliai. Ir taip sportiškas bei agresyvoko dizaino automobilis atrodo tikrai šauniai. Tačiau naujovės slypi ne išorėje, o techninėje automobilio pusėje. "Mazda" inžinieriai šiam modeliui pritaikė naujausią visų keturių varančiųjų ratų sistemą. Automobiliui važiuojant pastoviu greičiu galia perduodama priekinei ašiai, tačiau vos tik elektroninis valdymo modulis užfiksuoja "ką nors ne taip" (priekinių ratų praslydimas, pakitęs visų ratų sukimosi greitis ir pan.), tada galia per specialią elektromagnetinę sankabą perduodama ir galinei ašiai. Pradedant važiuoti iš vietos, "Mazda" specialistų sukurta sistema yra užprogramuota galią paskirstyti santykiu 50:50 priekinei ir galinei ašims. Ne mažiau įdomi ir naujoji, penkių pakopų automatinė pavarų dėžė "Activematic". Pavaras gali perjunginėti ne tik automatika, bet ir vairuotojas. Tai atlikti visai nesudėtinga, tereikia pavarų svirtį nukreipti į +/- režimą ir lengvu rankos judesiu pats vairuotojas gali pasirinkti norimą pavarą. Minėtoji transmisija bus komplektuojama tik su 2,3 litro darbinio tūrio benzininiu varikliu, visų varančiųjų ratų sistema ir tik universalo tipo kėbulu. Silpnesnieji varikliai komplektuojami su automatinėmis keturių laipsnių transmisijomis ir, žinoma, su mechaninėmis penkių laipsnių. Užtenka "sausos" gamintojo informacijos, reikia pradėti "gyvą" pažintį su automobiliu.



Visų pirma apie išorę. Daugelis ją jau "apdainavo", tačiau galima pridurti, kad universalas atrodo taip pat dinamiškai kaip sedanas ar hečbekas. Viduje panašus modernus stilius kaip ir išorėje. Centrinė konsolė pagaminta iš kokybiško plastiko, primenančio lakuotą titaną. Įdomios formos ir svarbiausia labai patogios naudoti apvalios ventiliacijos angos. Visų funkcijų jungikliai išdėstyti logiškai ir yra savo vietose. Erdvės tiek priekyje, tiek gale tikrai pakankamai. Tai nėra reprezentacinės klasės automobilis, tačiau vietos užtektinai. Vienintelis rimtesnis trūkumas: skydelis galėtų būti pagamintas iš minkštesnės plastmasės.

Kelyje

Įsitaisau į patogias sėdynes ir užvedu variklį. Salone tylu, tik vos vos pasigirsta automatinio kondicionieriaus darbas. Akimirką pagalvojau, kad variklis nedirba. Visos abejonės išsisklaidė, kai truputį paspaudžiu akceleratoriaus pedalą. Pasigirsta tikrai malonus ausiai 2.3 litro darbinio tūrio, keturių cilindrų benzininio variklio "urzgimas". Pirmas išvairavimas iš aikštelės atbuline eiga kiek nejaukus. Dėl mažesnių galinių langų automobilis iš išorės atrodo efektingiau, tačiau dėl to nukenčia matomumas. Kaip sakoma, grožis reikalauja aukų. Iš vietos "Mazda" pajuda tikrai vikriai ir užtikrintai. Nepraeina nei kelios akimirkos, o greitis jau 30 km/h. Nežiūrint į spidometrą tikrai sunku orientuotis kokiu realiu greičiu važiuojama. Mieste važiuoti neviršijant leistino 60 km/h greičio velniškai sunku. Beje, automobilio dinaminiai rodikliai "ant popieriaus" gali pasirodyti ne tokie jau įspūdingi. Taip yra dėl to, kad automobilis 200 kg sunkesnis lyginant su tokiu pačiu, tik be visų varančiųjų ratų sistemos ir automatinės transmisijos. Tačiau patikėkite, visi skaičiai nublanksta vairuojant šį automobilį. Jaus-

mas lyg vairuotum gerokai galingesnį automobilį.

Visų varančiųjų ratų sistemai didesnių priekaištų lyg ir nėra. Staigiau pajudant iš vietos jaučiasi, jog automobilis visais keturiais ratais vikriai "kabinasi" į kelią. Ilgesnius posūkius automobilis įveikia užtikrinčiau ir tikrai nesunku pajusti, jog ne tik priekiniams ratams yra perduodama galia. Prie stabilumo nemažai prisideda ir elektroninė stabilumo programa (DSC). Gaila, kad neteko išbandyti visų varančiųjų ratų sistemos teikiamų privalumų slidžiame kelyje. Nebūtinai apsnigtame, na bent jau šlapiame. Atleiskite, bet į žvyrkelį tokį automobilį varyti per didelė prabanga. Vis dėlto tai ne visureigis.

O kaip transmisija? Prie jos reikia laiko priprasti. Iš pradžių pasirodė, kad "automatas" akivaizdžiai per ilgai galvoja. Ypatingai kai važiuodamas 50 km/h greičiu nori ką nors greičiau aplenkti. Viena uždelsta sekundė ir tik tada yra permetama žemesnė pavara. Tada tik spėk reaguoti. Apsukos pakyla iki 6000 aps./min, pasigirsta vis tas pats provokuojantis variklio garsas ir automobilis užtikrintai "gaudo" vis didesnį ir didesnį greitį. Ilgiau pasivažinėjus prie uždelstumo priprantama, o jei nori greičiau įsibėgėti, tada svirtį geriau nukreipti į +/- režimą. Tada galima labiau kontroliuoti staigesnį įsibėgėjimo procesą. Beje, kai vairuotojas pats perjunginėja pavaras, prietaisų skydelyje rodoma, kokia tuo metu yra įjungta pavara. Pirmosios trys pavaros trumpesnės, o štai ketvirta ir penkta, siekiant sumažinti degalų sąnaudas ir nekelti didesnio triukšmo yra ilgesnės. Taip beeksperimentuojant autostradoje nejučiomis (žinoma ir netyčia) spidometro rodyklė pasiekė 180 km/h ribą. Tikrai stabilus automobilis ir, kas svarbiausia, norisi dar ir dar didesnio greičio... Staigiai "numečiau" greitį. Tuo pačiu išbandžiau ir stabdžių sistemos efektyvumą. Turiu pripažinti, jog stabdžių sistemos puikus (netgi stulbinantis) darbas daugiau nei maloniai nustebino. Keturių kanalų stabdžių antiblokavimo sistema (ABS) kartu su avarinio stabdymo sistema (EBA) ir elektronine stabdžių jėgos paskirstymo sistema (EBD) puikiai atlieka savo darbą. Tikrai nesitikėjau tokio stabdžių efektyvumo! Važiuoja "Mazda6" normaliu keliu visai komfortiškai. Tikrai tai nėra labai minkštas ar "plaukiojantis" automobilis, veikiau jis priklauso stabilesnių automobilių kategorijai. Nemažai prie bendro stabilumo prisideda standartiniai 17 colių skersmens lengvo lydinio ratlankiai su 215/45 R17 dydžio padangomis. Pakabos darbu likau patenkintas. Teko pabandyti šį automobilį ir senamiesčio grindiniu. Nei pakaba, nei salone esančios plastmasinės apdailos detalės "neišleido" jokių nemalonių garsų ar girgždėjimų. Gal čia stereotipas, jog jei tai universalas, tai būtinai jis turi barškėti? Vienintelis ryškesnis automobilio minusas - pernelyg jautrus vairo mechanizmas. Kol greitis mažas tai dar nieko, bet kai viršija 100 km/h, tada net į mažiausią vairo pasukimą automobilis reaguoja pernelyg jautriai. Tai gali nemaloniai nustebinti slidžiame kelyje.

Šiame automobilyje įspūdį paliko labai daug dalykų. Tai ir gerai subalansuota pakaba, santykinai galingas variklis, puikūs stabdžiai, nepriekaištingai sportiškas išorės dizainas, erdvus bei komfortiškas salonas, azartiškas automobilio charakteris ir t.t... Negaliu nepaminėti ir puikios "Bose Sound" garso aparatūros su šešių kompaktinių diskų grotuvu. "Audi" ar "Mercedes Benz" automobiliuose tai gal ir įprasta, tačiau, kad taip skambės "Mazdoje" sumontuota aparatūra tikrai nesitikėjau. Trūkumai: pagal gamintojo pateiktus duomenis, didokos degalų sąnaudos (ypač mieste) ir pernelyg ilgai galvojanti naujoji automatinė "Activematic" transmisija. Tačiau tai atleistina žinant patrauklią automobilio kainą. Visiškai sukomplektuotas automobilis, liaudiškai šnekant, su visais privalumais (iki pilnos laimės trūksta tik odinių elektra valdomų sėdynių), kainuoja 87200 litų. Vargu ar Jūs už panašią kainą galėsite įsigyti automobilį universalo kėbulu su automatine transmisija ir visų varančiųjų ratų sistema...

Reziumė

Apibendrinant galima pasakyti, jog tai tikrai puikus visais keturiais ratais varomas automobilis. Vairuojant, tokias emocijas sukelia bent keliomis dešimtimis tūkstančių brangesni ir apie 50 AG galingesni automobiliai.

Autoriaus nuotraukos

Dėkojame "Mazda" atstovybei UAB "Kauno Vista" už suteiktą automobilį

Techniniai "Mazda6 STW 2.3GT AWD" duomenys

Matmenys: ilgis 4700 mm, plotis 1780 mm, aukštis 1490 mm, ratų bazė 2675 mm
Variklis: benzininis, 2.3 litro, 4 cilindrų DOCH, 16 vožtuvų
Galia: 119 kW/162 AG esant 6500 aps./min
Maksimalus sukimo momentas 205 Nm, esant 4000 aps./min
Pavara: visų varančiųjų ratų
Pavarų dėžė: automatinė penkių laipsnių "Activematic"
Įsibėgėjimas nuo 0 iki 100 km/h: 12,3 s
Maksimalus greitis: 189 km/h
Ratai: 215/45 R17
Bagažinės talpa (litrais): 490/1697
Automobilio svoris: 1605 kg
Degalų bako talpa (litrais):62
Degalų sąnaudos (litrais) 100 km kelio: mieste 15,2; užmiestyje 8,2; vidutiniškai 10,8

Sausumos kreiseris

LIZINGAS
SEB grupės narys
"Mercedes Benz E 320 T" – 210 209 Lt
Pradinė įmoka – 142 041,80 Lt
Išsimokėjimo terminas – 60 mėn
Metų palūkanos – 6,50 proc.
Vidutinis metinis pabrangimas – 2,34 proc.
Mėnesio įmoka – 3212,85 Lt
www.vblizingas.lt
Saltoniškių g. 12, LT-2600 Vilnius
Tel. (8 5) 239 04 90

Taip jau sutapo, kad E serijos "Mercedes" kaip tik ir atitinka E klasės segmentą. Nuo 1993 metų šios serijos mašinos, įgavusios E indeksą, yra tarytum vienas segmento etalonų, besivaržantis su tokiais "grandais" kaip 5 serijos BMW, "Audi A6", toli palikęs prancūziškus, švediškus, japoniškus ir kitus konkurentus. 2002 metais pasirodė visiškai naujas E serijos "Mercedes" sedanas, o šių metų balandį seriją papildė modelis universalo kėbulu. Lietuvos keliuose dar menkai apsitrynęs universalo modelis yra tituluojamas E segmento "flagmanu". Mus domina, kiek jame įgyvendinta naujų, racionalių koncepcijų, kuo jis pranašesnis už savo pirmtaką, kokių turi privalumų, padėsiančių konkuruoti su pajėgiais varžovais, kokios silpnosios modelio vietos...

Egidijus Gutkauskas

Išorė

Parodoje "ALT – 2003" "Mercedes" sulaukė ypač didelio lankytojų susidomėjimo šios klasės prabangiais automobiliais. Stebino tai, kad daugeliui žiūrovų minėtos klasės automobilis būtų "neįkandamas". Tikrai ne kaina buvo lemiamas parodos lankytojų susidomėjimo kriterijus. Automobilių gerbėjams svarbiau sužinoti, kokios technikos naujovės diegiamos brangiuose modeliuose. Tada galima spėti, kokių poslinkių artimiausiu laiku laukti pigesniuose automobiliuose.

Nesirengiu išsamiai analizuoti automobilio techninių – mechaninių charakteristikų, nes prabangus automobilis dažniausiai nekelia abejonių dėl savo variklio galimybių. Šio straipsnio tikslas atskleisti tai, kas labiausiai domina vairuotojus bei visus automobilių gerbėjus – tai komfortabilaus važiavimo savybės, leidžiančios pajusti malonumą važiuojant ir respektabilumo pojūtį prabangiame modelyje.

Pirmiausia žvilgsnį patraukia automobilio išvaizda – tai vienodai domina tiek moteris, tiek ir vyrus. Šis modelis nuo C ir S "Mercedes" šeimos brolių išsiskiria keturiais išraiškingais žibintais, įkomponuotais prisilaikant pirmtako tradicijų. Tiesa pasakius, tai visai ne keturi, o viso labo tik du, savo ruožtu pasidaliję pusiau. Kėbulo formos atrodo švelnesnės, plastiškesnės, o aerodinaminiai rodikliai pranoksta ir taip neblogus ankstesnio modelio rodiklius. Apskritai, modelis kiek "sumoteriškėjo". Taip gamintojai tikriausiai siekia daugiau pritraukti ir moterų susidomėjimo šia klase, kad padidintų parduodamų automobilių skaičių. Tai jau tapo tendencija, taikoma lengvųjų automobilių prekybai. Universalo kėbului tai išėjo tik į naudą.

Bagažinė

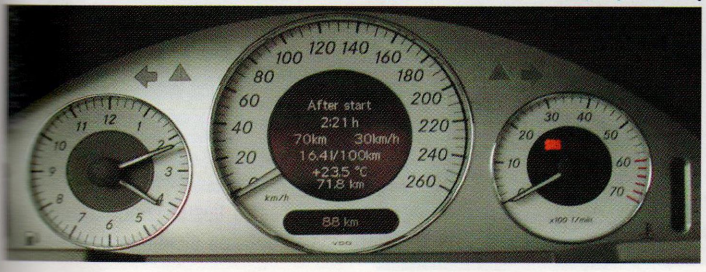
Šeimos poreikiams labai svarbu talpi bagažinė (ypač išvažiuojant poilsiauti, lankant prekybos centrus). E klasės universalo ji tokia ir yra – 690 litrų, o sulankščius galinių sėdynių atlošus – net 1950 litrų. Palyginimui: 5 serijos BMW "Touring" – atitinkamai 410 ir 1525 litrų, "Audi A6 Avant" – 455 ir

1590 litrų. Tiesa, prie "Mercedes" bagažinės turio įskaičiuota erdvė, esanti po bagažinės grindiniu bei tuščia erdvė, užimanti nesančio atsarginio rato vietą (vietoje atsarginio rato gamintojai siūlo rato remonto komplektą).

Štai šioje vietoje "Mercedes" pateikė daug novatoriškų staigmenų, identifikuojančių aprašomo universalo išskirtinius bruožus. Tai "Easy – Pack Fixkit" komplektas montuojamas už papildomą priemoką. Šis komplektas – tai automatiškai atsiveriantis bagažinės grindinys. Jo valdymas reguliuojamas nuspaudžiant mygtuką. Atsivėrus bagažinės grindiniui galima pamatyti dvi nišas, skirtas papildomam bagažui. Tai labai patogu apsaugoti bagažą nuo smalsių vagių akių. Jūs galvojate, kad tuo staigmenos ir baigiasi? Ne, čia įdomybės tik prasideda. Po minėtom nišom yra dar viena erdvė, kurią paprastai užimtų atsarginis ratas, tačiau jo čia nėra. Rato vietoje patogiai įtaisyta plastikinė dėžė, skirta biriam kroviniui. Šalia krovinių dėžės paguldyta kuprinė, kurioje nesurasite "turisto pusryčių". Iš tiesų, kuprinėje laikomos sudedamos teleskopinės pertvaros, tvirtinimo elementai, kuriuos, esant poreikiui, galima panaudoti tvirtinant plastikinę bagažo dėžę, atskiriant krovinius vieną nuo kito pertvaromis, neleidžiant kelionės metu jiems labai įsisiūbuoti. Tvirtinimo elementai yra užfiksuojami prie specialiai ant bagažinės "pirmojo lygio" grindų įtaisytų bėgių. Atrodo, viskas paprasta, bet kaip patogu ir praktiška! Kitas nedidelis patogumas – tai bagažinės durelių atidarymo – uždarymo valdymas per atstumą bei jų užfiksavimas norimame aukštyje.

Interjeras

Pereikime į automobilio saloną. Pasirinkau prabangiąją "Avantgarde" modifikaciją, kadangi bazinė modifikacija neatskleistų daugelio patogumų, kuriuos gali pasiūlyti šis koncernas. Pradėkime nuo vairuotojo vietos. Kiek čia daug įvairiausių mygtukų ir valdymo prietaisų! Be šoninius langus valdančių įtaisų, vairuotojo durelės "prikimštos" priekinių sėdynių ir išorinių veidrodėlių valdymo mygtukų. Mygtukų gausu ir centrinėje konsolėje – juk čia yra įkomponuota "Mercedes – Benz" telefoninė sistema, informacinio displėjaus valdymo prietaisai. Tarp jų nepasimesi – viskas suprantama ir aišku. Kad nebūtų perkrauta centrinė konsolė, CD keitiklis paslėptas po šios konsolės valdymo prietaisais. Tereikia spustelėti ir apatinė centrinės konsolės dalis pasikelia, taip atverdama priėjimą prie CD keitiklio. Žinoma, priekinis skydelis neatrodo neskoningai perkrautas, bet neturi tokio minimalistinio interjero stiliaus kaip naujasis 5 serijos BMW, kuriame valdymo įtaisai nekrenta į akis. Daugoka atrodo tik prie vairo esančių valdymo lazdelių. Kairėje pusėje jų net trys – viena įprastinė, antra kontroliuoja greičio palaikymą ("Cruise control"), trečia reguliuoja vairo kolonėlę. Patogu, kad vairą valdo užprogramuota atmintis – išjungus variklį vairas pakyla, įjungus – nusileidžia (patogu įlipant ir išlipant). Ergonomika paliko gerą įspūdį. Klimato kontrolė "Thermatronic" palaiko kiekvienam keleiviui individualią oro temperatūrą. Švabiškai tvarkinga ir smulkmeniška.



Prie vairo

Nors viskas atrodė suprantama ir aišku, bet iškart automobiliu pajudėti iš vietos nepavyko, nes pradžioje nesupratau, kaip perjungti automatinės pavarų dėžės svirtį. Pasirodo, ją reikia nukreipti šiek tiek į šoną ir tik tada stumti į reikiamą padalą. Automatinė pavarų dėžė santykinai turi tik du režimus: įprastąjį ir žieminį. Pastarasis įjungiamas paspaudus mygtuką šalia greičių dėžės selektoriaus. Bet iš tikrųjų neapsiribojama vien tik tuo. Ramiai važiuojantis mašina to nepajus, tačiau akceleratoriaus pedalą nuspaudus iki dugno mašina kaip kulka šauna į priekį. Taip yra todėl, kad akceleratoriaus pedalui pasiekus dugną kartu primygiamas ir ten esantis mygtukas, kuris po to ir sąlygoja sportinį pavarų perjungimo režimą. Dėžė turi ir rankinį pavarų perjungimo režimą.

Vairo mechanizmas valdomas elektros stiprintuvu - tai yra įprasta. Įdomu tai, kad į automobilio bazinę įranga įeina elektra-hidraulinis stabdžių valdymas (SBC), perimtas iš aukštesnės klasės "brolių". Tai visai ne ABS, dabar visą stabdymą kontroliuoja elektronika. Stabdymo jėga priklauso ne nuo kojos paspaudimo stiprumo, bet nuo elektronikos. Ši sistema veikia taip pat kaip ir šiuolaikinių automobilių elektroniniuose akceleratoriuose. Palaipsniui ši sistema, manau, bus diegiama ir kitų automobilių stabdžių konstrukcijose. Automobilio stabdymui priekaištų nėra, tik atrodo, jis tarsi yra kažkoks nenatūralus, gal kiek pavėluotas. Stabdymo kelio ilgumo tai neturėtų padidinti, veikiau net atvirkščiai – elektronika turėtų padėti anksčiau sustabdyti.

Automobilyje už papildomą užmokestį įmontuota aktyvi pneumatinė pakaba "Airmatic DC", kuri leidžia keisti mašinos prošvaisą. Tai leidžia automobiliui pasikelti 3 cm. Be to galima pasirinkti pakabos standumą – komfortiškąjį ir sportinį. Labiau patiko komfortinis režimas – automobilis neblogai įveikia posūkius ir puikiai amortizuoja kelio nelygumus! Ir nesvarbu, ar tai būtų maži grioveliai, ar didelės duobės. Ir vairo mechanizmas puikiai suderintas su pakabos konstrukcija. Jis automatiškai prisitaiko prie vairavimo stiliaus.

Pabaigai apie tai, kas verčia judėti šį elektronikos prikimštą automobilį – jo jėgainę. Mašiną iš vietos išjudina 3,2 l V6 ir 224 AG varomas motoras. Tai galingas agregatas, jėgos jam užtenka visų apsukų diapazone. Tik "automatas" lieka "automatu", pavarų dėžė prilaiko variklį. Suvaldyti mašiną tampa sunku tik tada, kuomet akceleratoriaus pedalas "įkalamas" iki dugno. Tada gimsta "žvėris", ir nieko daugiau čia nepridursi.

Autoriaus nuotraukos

E klasės "Mercedes Benz 3,2 V6" techniniai duomenys

Variklio tūris (cm3):	3199
Cilindrų skaičius ir jų išdėstymas:	V6
Galia (AG/kW/aps./min):	224/165/5600
Maksimalus sukimo momentas (Nm/aps./min):	315/3000-4800
Varomieji ratai:	galiniai
Maksimalus greitis (km/h):	233
Įsibėgėjimas nuo 0 – 100 km/h (s):	8,5
Pavarų dėžė:	automatinė 5 laipsnių
Automobilio svoris (kg):	1785
Maksimalus automobilio svoris (kg):	2420
Automobilio matmenys:	
Ilgis (mm):	4839
Plotis (mm):	1799
Aukštis (mm):	1505
Bazė (mm):	2833
Bagažinės talpa (l):	690/1950
Vidutinės degalų sąnaudos (l/100 km):	10,6
Bako talpa (l):	80
Padangos:	215/55 R16

VB LIZINGAS
SEB grupės narys
"Audi S6 Avant quattro" – 229 971 Lt
Pradinė įmoka – 45 994,00 Lt
Išsimokėjimo terminas – 60 mėn
Metų palūkanos – 6,50 proc.
Vidutinis metinis pabrangimas – 2,34 proc.
Mėnesio įmoka – 3514,89 Lt
www.vblizingas.lt
Saltoniškių g. 12, LT-2600 Vilnius
Tel. (8 5) 239 04 90

Praktiškas sportiškumas

Kadaise automobiliai universalo kėbulu buvo labai nemėgstami paprastų, eilinių vairuotojų, tačiau vertinami sodininkyste užsiimančių ar panašiais darbais besiverčiančių piliečių. Daugumai nepatikdavo masyvi, kai kuriuose modeliuose netgi gremėzdiška galinė dalis, taip pat vyraudavo nuomonė, kad universalų salonuose žiemą būna šalta bei nejauku. Universalai buvo skirti siauram vartotojų ratui, kuriam toks dalykas, kaip sportiškumas ar estetinis automobilio vaizdas, sukeldavo ironišką šypseną. Kone svarbiausias, nenuginčijamas kriterijus būdavo didelė bagažinės talpa. Laikai keičiasi. Kas vakar atrodė kaip tikra nesąmonė ar neįmanomas dalykas, šiandien atrodo taip įprastai, kad sunku tuo patikėti. Vargu ar kada nors įsivaizdavome, kad automobiliai universalo kėbulu bus tokie pat stilingi, dailūs ar net sportiški kaip tradiciniai sedanai. Žodelį *sportiški* paminėjau ne atsitiktinai, tačiau apie tai - kiek vėliau.

Laimonas Rimkus

Vilkas ėriuko kailyje

Universalai, kurie jau spėjo išpopuliarėti visoje Vakarų Europoje, mūsų šalyje atranda vis daugiau gerbėjų. Tam yra be galo daug argumentų. Visų svarbiausias – žinoma, nenuginčijamas praktiškumas. Pasakysite, kad universalas atrodo nesolidžiai. Gal prieš dešimt ar penkiolika metų taip ir buvo, tačiau dabar dauguma gamintojų gali pasiūlyti ne tik puikiai atrodantį modelį su sedano tipo kėbulu, bet ir ne mažiau stilingai atrodantį universalą. Kai kurie gamintojai vienus iš galingiausių variklių montuoja būtent į universalus. Ir nieko čia keisto. Nebūtų paklausos, nebūtų ir pasiūlos. Kai kuriose šalyse to paties modelio universalų parduodama tiek pat, kiek sedanų. Kartais universalų parduodama netgi daugiau nei sedanų. Tačiau šį kartą ne apie kokį nors įprastą, talpų universalą, o apie tikrą galiūną, kuris dinaminiais rodikliais prilygsta tikrai greitiems ir kilmingiems sportiniams automobiliams. Tokių automobilių daug negaminama, dėl to juos galima vadinti išskirtiniais.

Vienas iš jų - "Audi S6 Avant quattro". Tokiam automobiliui gerai tiktų apibūdinimas "Vilkas ėriuko kailyje". Iš išorės šis monstras nuo eilinių "Audi A6 Avant" skiriasi tik keliomis nežymiomis detalėmis. Kitokios radiatoriaus grotelės, poliruoti šoniniai veidrodėliai iš aliuminio, platesnės ratų arkos, specialūs šešių stipinų, 17 colių "Avus" dizaino ratlankiai ir gale išvesti du išmetimo sistemos antgaliai. Tikrai apgaulingas vaizdelis žinant šių laikų tiuningo kompanijų teikiamas paslaugas. Juk gatvėse kartais tenka išvysti "tikrų monstrų" (pavyzdžiui, su 1,9 TDI varikliu), kurie atrodo kur kas agresyviau nei karštoji "Audi RS6". Laimei, apgaulingas vaizdelis truko neilgai... Kol neišgirsti įspūdingo aštuonių cilindrų variklio garso. Variklis savo temperamentingu ir solidžiu "skambesiu", esant didesniems alkūninio veleno apsisukimams tiesiog užburia. Seniai neteko girdėti kažko panašaus ir "žudančio". Ne, ne "žudančio", o galbūt nepaliekančio vilčių.

Stichija – greitkeliai

Sportiškosios "Audi S6" versijos (tiek sedanas, tiek universalas) visuomenei buvo pristatytos dar 1999 metais vykusiame Tarptautinėje Frankfuto automobilių parodoje. 2000 metų vasarį buvo pradėta jų gamyba. Tuomet tai buvo vienas iš galingesnių "Audi" kompanijos modelių, žinoma, kol nepasirodė "Audi RS4 Avant", "Audi A8 W12" ir "Audi RS6". Tačiau įspūdžiai patirti vairuojant šią, S simbolika padabintą "audinę" tikrai neišdildomi. Bandytas "Audi S6 Avant quattro" automobilis turėjo 4,2 litro darbinio tūrio V8 tipo, 40 vožtuvų benzininę "širdelę". Beje, joje yra pakeista standartinė variklio kompiuterio mikroschema (vadinamasis "čipas") ir išimtas maksimalaus greičio ribotuvas. Po tokių minimalių patobulinimų ir taip stipraus variklio galia pakilo dar 20 AG ir dabar yra 360 AG, esant 7000 aps./min. Maksimalus sukimo momentas - 430 Nm, esant 3400 aps./min. Įsibėgėjimas nuo 0 iki 100 km/h trunka 6,7 sekundės (automobilis buvo su automatine penkių laipsnių transmisija *"Tiptronic"*). Su mechanine šešių laipsnių transmisija "Audi S6 Avant quattro" analogišką procedūrą atlieka per 5,8 sekundės. Maksimalus greitis, nors jo neteko išbandyti, viršija daugiau nei 290 km/h. Pasak automobilio savininko, maksimalios automobilio greičio galimybės išbandytos ne kur nors Lietuvoje, o Vokietijos greitkeliuose, tad kelių policininkai gali būti ramūs. Bent kol kas... Nors tai masyvus automobilis (ilgis 4833 mm, plotis 1850 mm, aukštis 1441 mm), tačiau atsisėdus už vairo matmenys neatrodo tokie bauginančiai dideli. Susidaro įspūdis, kad vairuoji gerokai mažesnį bei kompaktiškesnį automobilį. Manevruoti ankštose aikštelėse tikrai nesudėtinga. Viskas puikiai matoma ir jaučiama. Tačiau šio automobilio stichija yra ne kokios nors aikštelės, o tiesūs (žinoma nepamaišytų ir keletas efektingų posūkių) ke-

liai. Tiksliau pasakius - greitkeliai. Tik vargu ar visą kelio atkarpą pavyktų išlaikyti 130 km/h leistiną greitį. Greičio jausmas šiame automobilyje labai apgaulingas. Jei važiuoji 100 km/h greičiu, tai jausmas toks, kaip paprastu automobiliu važiuotum greičiu, neviršijančiu 50-60 km/h. Taigi 130 ar 140 km/h greitis automobiliui turinčiam 360 AG yra mažų mažiausiai juokingas. Visi malonumai prasideda, kai greičio skalės rodyklė perkopia 180-190 km/h padalą. Tada važiavimas tampa tikrai nenuobodus. Beje, salone garso izoliaciją verta aukščiausio įvertinimo ir tik kai sūkiai perkopia 4500 apsisukimų per minutę ribą, salone pasigirsta neįkyrus, tačiau ausiai be galo malonus aštuonių cilindrų variklio murkimas.

Labai patiko automobilio dinamika. Nuspaudus akceleratoriaus pedalą iš vietos automobilis pajuda lyg iššauta kulka. Nereikia nei sankabos "minkyti", nei pavarų perjunginėti. Svarbiausia gerai įsikibti į vairą ir įdėmiai žiūrėti į greitai besikeičiančius vaizdus. Tiesa, pavaras galima perjunginėti (juk tai "Tiptronic" transmisija) tiek įprastoje vietoje, kur yra pavarų perjungimo svirtis, tiek ir ant vairo sumontuotais nedideliais jungikliais. Nors tai daugiau skirta norint staigiau aplenkti kokį nors lėčiau judantį objektą. Kai pavaras perjunginėji rankomis, varikliui leidžiama pasiekti didesnes apsukas. Jeigu atsitiktų taip, kad pats netyčia pamirštum tai padaryti, pavaros persijungs automatiškai. Vis ta elektronika kišasi... "Tiptronic" pavarų dėžės darbas tikrai nepretenzingas. Pavaros perjunginėjamos be didesnių nesklandumų ar pauzių. Labiausiai nustebino stulbinanti dinamikos dozė, kai pagreitėjama nuo 60 iki 120 km/h greičio. Didelio sukimo momento ir nuolat veikiančios visų varančiųjų ratų sistemos "quattro" dėka, automobilis tokią procedūrą atlieka tikrai labai greitai. Tai štai kur naudingiausia ir efektingiausia panaudoti po variklio gaubtu slypinčią "arklių kaimenę"! Kuo greičiau automobilis įsibėgėja, tuo greičiau jis turi ir sustoti. Puikus stabdžių pedalo dozavimas leidžia užtikrintai ir greitai sustoti kur tik panori. Na, beveik kur nori. Posūkiuose automobiliui pernelyg daug pasvirti neleidžia standi ir sportiškesnių savybių, nei paprastose "Audi A6" versijose, sumontuota pakaba. Ji tikrai nėra įkyriai standi ar net kieta, veikiau ją būtų galima pavadinti komfortiškai standžia ar informatyvia. Daug prie bendro komforto prisideda ir nemaža bendra automobilio masė (1790 kg) ir galbūt tai, kad šis automobilis universalo kėbulo.

Prabanga

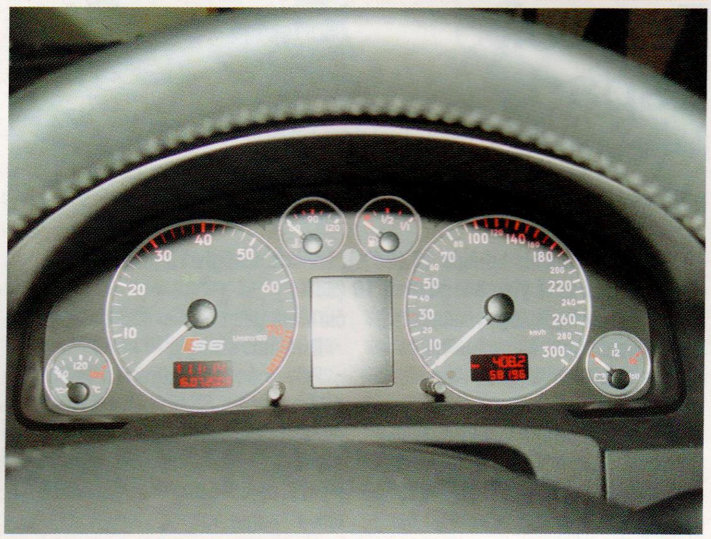
Ko galima tikėtis iš sportiško universalo salono? Labiausiai čia turbūt tiktų apibūdinimas – "*visų* privalumų". Paminėsiu tik įdomiausius. Salone panaudotos aukščiausios kokybės medžiagos. Malonių liesti ir prabangių medžiagų "Audi" savo modeliuose netaupo. Visa stogo apdaila aptraukta "alcantara" medžiaga (natūraliai atrodantis bei praktiškesnis odos pakaitalas). Daugelis ją vadina "versta" oda. Ši medžiaga gausiai panaudota ypatingai patogiose "Recaro" sportinėse sėdynėse. Didžiausias šios medžiagos privalumas - vasarą nuo karštų saulės spindulių ji ne taip įkaista kaip natūrali oda, o žiemą nebūna tokia šalta. Sėdynių kraštai apsiūti paprasta (jei taip galima pasakyti kalbant apie šį automobilį) natūralia, baltos spalvos oda. Savaime suprantama, sėdynės reguliuojamos elektros varikliukais. Labai patiko puikus "Bose Sound" garso sistemos skambesys. Beje, į sistemą įeina ir bagažinėje sumontuotas šešių kompaktinių plokštelių grotuvas. Taip pat šiame automobilyje buvo sumontuota navigacinė sistema su spalvotu monitoriumi. Galima žiūrėti įprastas TV programas, žinoma, kol automobilis stovi vietoje. Vienas iš įdomesnių privalumų yra stoglangyje sumontuota saulės energijos baterija. Karštą dieną kaupiama saulės energija yra panaudojama salono vėsinimui. Apskritai interjeras atrodo labai solidžiai: panaudota tikra (ne imitacija) lakuota mediena, aukščiausios kokybės medžiagos, jos puikiai suderintos.

Reziumė

Galima pasakyti daug gerų žodžių apie šį automobilį. Jis praktiškas, greitas, sportiškas, komfortiškas, stilingas, turintis savo vertę, be abejo, galingas ir taip toliau... Vieninteliai rimtesni trūkumai - jis labai brangus (Vokietijoje, priklausomai nuo komplektacijos, kaina siekia apie 80 tūkst. eurų), neekonomiškas ir labai vertinamas tarp Lietuvos ilgapirščių. Dar vienas "rimtas" trūkumas: tokiu automobiliu velniškai sunku važiuoti nepažeidinėjant kelių eismo taisyklių, tiksliau - vieno iš punktų. Nors dažniausiai tai įvyksta visiškai netyčia ir visai "neskubant". O gal tai visai ne trūkumai?

Autoriaus nuotraukos

Techniniai duomenys
Variklis: 4.2l, V8, 40 vožtuvų, galingumas - 360 AG, esant 7000 aps./min. Maks. sukimo momentas - 430Nm, esant 3400 aps./min.
Ratai: 255/40 ZR17
Bagažinės tūris: 455 litrai
Degalų sąnaudos: mieste - 21,9-22,0 litrai, užmiestyje - 10,2-10,3 litrai, vidutinis - 14,4-14,5 litrai
Maksimalus greitis: apie 290-300 km/h
Įsibėgėjimas: nuo 0 iki 100 km/h - 6,7 sekundės

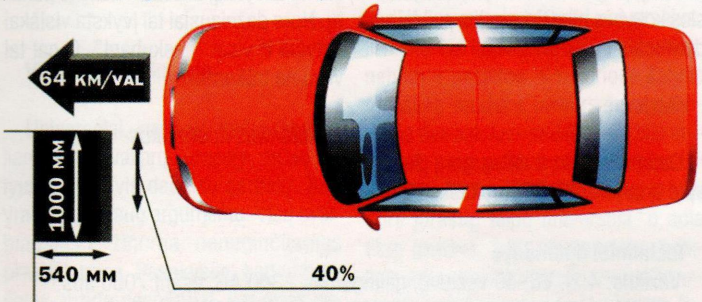


"EuroNCAP" – paskutiniai rezultatai

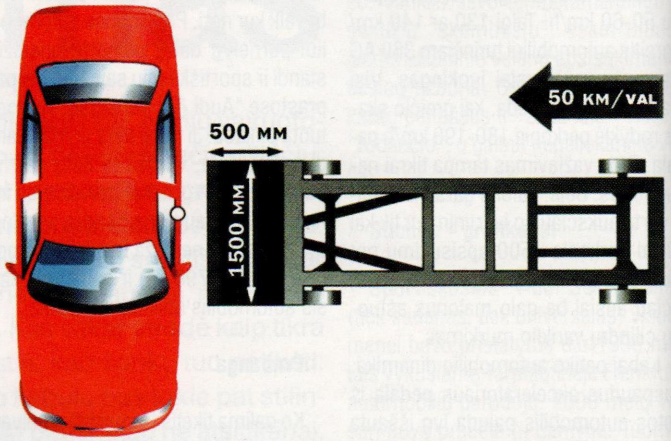
Birželio mėnesį pagal "EuroNCAP" metodiką buvo atlikti 16 įvairių klasių automobilių modelių, pagamintų 2003 metais, "crash" testai. Penki iš jų gavo aukščiausią – 5 žvaigždučių – įvertinimą.

Prieš šešerius metus įkurta Europos naujų automobilių įvertinimo programa ("EuroNCAP" – European New Car Assessement Programme) užsitarnavo didelį automobilių gamintojų ir visuomenės autoritetą. Ją finansuoja Vokietijos, Olandijos, Prancūzijos, Švedijos ir Didžiosios Britanijos vyriausybės, o programą vykdo Tarptautinė automobilių federacija (FIA).

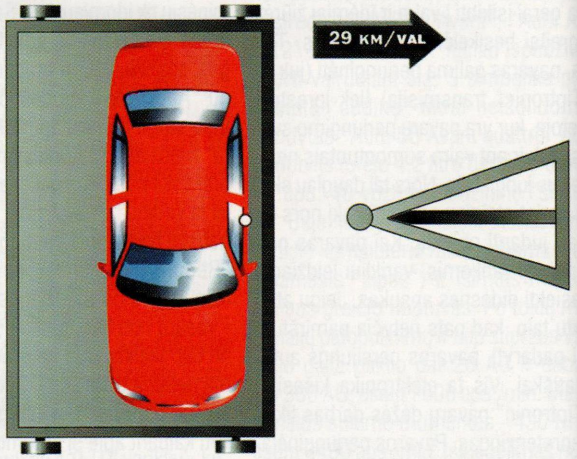
Šiuo metu bandymų programą sudaro trys smūgiai. Du iš jų, kaip ir anksčiau, privalomi: tai priekinis smūgis, esant 64 km/h greičiui ir šoninio smūgio imitacija kitu automobiliu, važiuojančiu 50 km/h greičiu. Už kiekvieną iš šių bandymų gali būti suteikiama po 16 balų – iš viso 32. Be to, nuo 2000 m. automobiliams su šoninėmis galvos saugos pagalvėmis tenka atlaikyti ir trečią testą – šoninio smūgio 29 km/h greičiu į stulpą imitaciją. Už šį bandymą papildomai suteikiami 2 balai. Jeigu visų testų metu balų suma viršija 33, automobiliui suteikiamas 5 žvaigždučių įvertinimas. Nuo šių metų balai suteikiami ir už sistemą, įspėjančią (garsiniu signalu ir šviesos indikatoriumi) apie neprisegtus saugos diržus. Jeigu ji veikia diržų neprisisegus tik vairuotojui – suteikiamas 1 balas, jei ir vairuotojui, ir šalia sėdinčiam keleiviui – 2 balai.



1. Priekinis smūgis. 64 km/h greitis, deformuojamas barjeras, į kurį automobilis trenkiasi 40 proc. savo priekinės vairuotojo pusės dalimi. Maksimalus balų kiekis – 16.



2. Šoninis smūgis. 50 km/h, deformuojamas barjeras. Maksimalus balų kiekis – 16.



3. Smūgis į stulpą 29 km/h greičiu (tik automobiliams su specialiomis saugos pagalvėmis galvai). Papildomai suteikiami 2 balai.

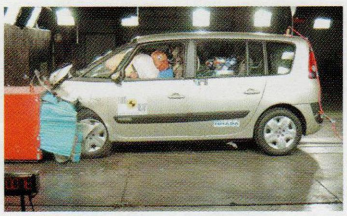
Apsaugos laipsnis

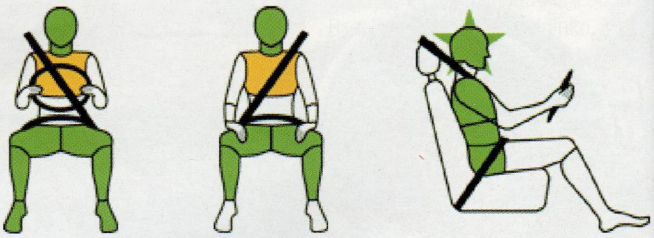
Aukštas | Pakankamas | Patenkinamas | Silpnas | Blogas

Renault Espace

Apsaugos įvertinimas 5 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆





Testų balai: priekinis smūgis 15 (94%), šoninis smūgis 18 (100%), saugos diržai 2, iš viso 35, pėstieji 10 (28%)

Kėbulas pasirodė esąs ypatingai stabilus ir apsaugojo automobilyje esančius keleivius, todėl gavo daugiausiai įmanomų balų, vertinant saugumą šoninio smūgio atveju. Saugumas pėsčiųjų atžvilgiu yra vidutiniškas. "Espace" modelio priekis pasirodė esąs labai standus. Tik keletas variklio dangčio vietų gali būti šiek tiek saugesnės.

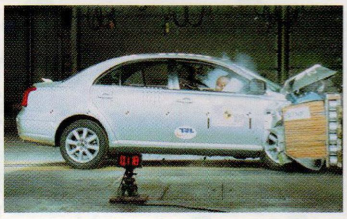
Priekinis smūgis

Priekinės oro pagalvės išsipučia dviem etapais. Slėgis taip pat reguliuojamas pagal sėdinčiojo dydį. Stabilus transporto priemonės kėbulas ir negalėjimas pajudėti nuo vairo kolonėlės suteikia saugią aplinką vairuotojui. "Espace" modelyje daug padirbėta, siekiant apsaugoti kelius ir viršutinę kojų dalį. Dvigubi saugos diržų išankstiniai įtempikliai neleidžia vairuotojo keliams pasislinkti pernelyg toli į priekį. Kojų sritis patyrė nedidelę intervevenciją.

Šoninis smūgis

Kaip ir daugumos vienatūrių, aukšta sėdėsena lemia tai, kad smūgis tenka iš esmės žemiau vairuotojo. Be to, gera šoninio smūgio apsaugos sistema, susidedanti iš krūtinės ląstą ir dubenį saugančios oro pagalvės bei galvą saugančios užuolaidos tipo oro pagalvės, saugo priekyje ir gale sėdinčius keleivius.

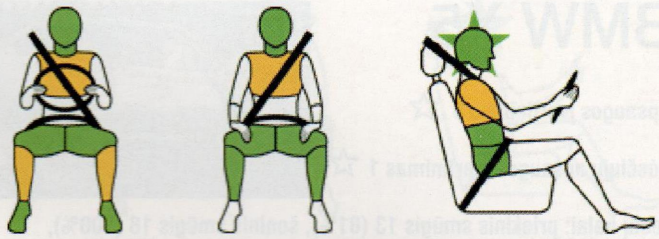
Toyota Avensis



Apsaugos įvertinimas 5 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 1 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 14 (88%), šoninis smūgis 18 (100%), saugos diržai 2, iš viso 34, pėstieji 8 (22%)



"Avensis" modelyje, keleiviai yra saugūs. Šio modelio kėbulas lieka stabilus ir šoninio smūgio metu suteikia maksimalią apsaugą. Priekinio smūgio bandymo metu buvo prarasti tik du balai. Priekinių oro pagalvių sistema prisitaikė prie vairuotojo. "Avensis" modelyje priekiniuose kampuose yra davikliai. Kelius sauganti oro pagalvė išsiskleidžia avarijų metu važiuojant daugiau kaip 25 km/h greičiu ir buvo veiksminga. "Intelektuali" sistema, primenanti užsisegti saugos diržus, sumontuota vairuotojui ir priekyje sėdinčiam keleiviui. Pėstieji saugomi menkai: nėra ypatingų priemonių kelių ir kojų traumoms išvengti.

Buferis ir variklio pagrindinė briauna neapsaugo. Žemesnioji gaubto dalis pasirodė esanti šiek tiek minkštesnė ir galinti apsaugoti tas vietas, kur gali atsitrenkti vaikų galvos.

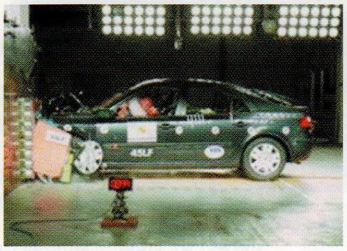
Priekinis smūgis

Priekinės oro pagalvės išsiskleidžia dviem etapais, tokiu būdu padidindamos spaudimą sunkių avarijų atveju. Vairuotojo pusėje esanti oro pagalvė priklauso nuo svorio, kuomet didinama jėga didesnį svorį turintiems žmonėms. Priekyje sėdinčiųjų krūtinės, galvos ir kaklo apsauga buvo gera. Daugiau pastangų prireikė siekiant apsaugoti vairuotojo kelius ir kojas; kelius sauganti pagalvė suveikė gerai. Aplink vairuotojo kojas esanti zona patyrė nedidelį smūgio poveikį.

Šoninis smūgis

Įspūdingą šoninio smūgio apsaugos sistemą sudaro krūtinės ląstą sauganti šoninė oro pagalvė ir galvą sauganti užuolaida, skirta tiek priekyje, tiek gale sėdintiems keleiviams apsaugoti. Šioje testo dalyje "Avensis" modelis gavo visus įmanomus balus.

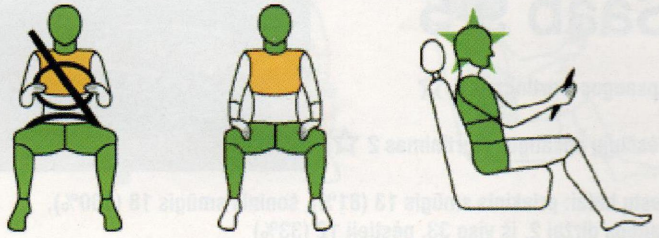
Renault Laguna



Apsaugos įvertinimas 5 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 15 (88%), šoninis smūgis 18 (100%), saugos diržai 1, iš viso 34, pėstieji 12 (33%)



"Laguna" modeliui buvo suteikta papildomų balų (iš viso 34 balus) po to, kai šiame modelyje buvo sumontuotas "intelektualusis" įrenginys, primenantis užsisegti saugos diržus.

Kėbulas ypatingai stabilus, suteikiantis keleiviams reikiamą apsaugą. Šoninio smūgio metu nebuvo prarasta nė vieno balo, tik vienas balas buvo atimtas, išbandant priekinio smūgio atvejį.

Saugumas pėsčiųjų atžvilgiu nebuvo patobulintas taip, kaip tai buvo padaryta keleivių labui. Automobilio priekis, išskyrus variklio dangtį, nėra saugus.

Priekinis smūgis

Priekinės oro pagalvės suveikė dviem etapais, tokiu būdu teikdamos padidintą spaudimą sunkių avarijų metu. Stabilus kėbulas ir negalėjimas pajudėti nuo vairo kolonėlės suteikė vairuotojui saugią aplinką. Vairuotojo saugos diržo dvigubas pirotechninis įtempiklis kartu su krūvį ribojančiu įtaisu apsaugo vairuotojo kelius bei šlaunis nuo galimo atsitrenkimo į prietaisų skydą. Vairuotojo pėdų zona taip pat atlaikė smūgį, galūnes apsaugojo speciali medžiaga.

Šoninis smūgis

Apsaugą nuo šoninio smūgio suda-

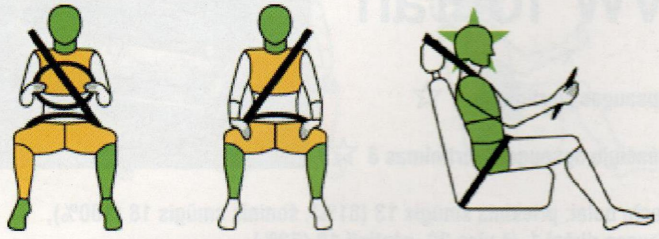
ro krūtinės ląstą sauganti šoninė oro pagalvė ir moderni galvą sauganti užuolaidos tipo oro pagalvė, suteikianti apsaugą ir priekyje, ir gale sėdintiems keleiviams. Paskutinysis "Laguna" modelis šioje srityje pasiekė geriausią įvertinimą.

Volvo XC90

Apsaugos įvertinimas 5 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 14 (88%), šoninis smūgis 18 (100%), saugos diržai 2, iš viso 34, pėstieji 10 (28%)



"Volvo XC 90" modelis turi nepaprastai stiprų kėbulą, kuriuo keleiviams sukuriama apsauga iš visų pusių. Deformacijos ir intervencijos buvo minimalios, tuo tarpu priekyje sėdintieji patyrė nežymias krūtinės traumas dėl jėgų, veikiančių keleivių saugos diržus.

Automobilis yra pakankamai saugus pėstiesiems. Buferis ir variklio dangčio pagrindinė briauna buvo nesaugūs. Tačiau gaubto viršus apsaugojo vaikų ir suaugusiųjų galvas, dėl to XC90 modeliui buvo suteiktas dviejų žvaigždučių įvertinimas.

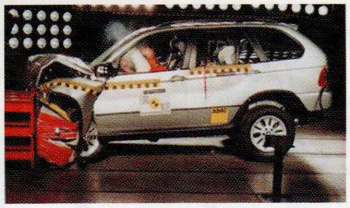
Priekinis smūgis

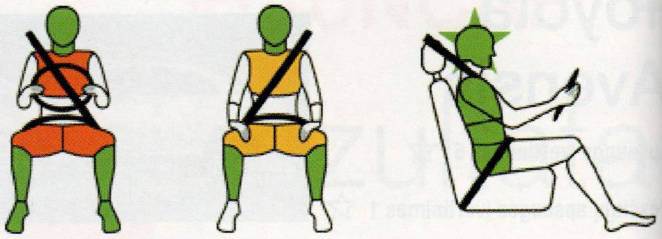
Kėbulas smūgį atlaikė ypatingai gerai, kojų sritis ir vairuotojo durų rėmas patyrė tik nežymią deformaciją. Smūgio poveikyje pedalai iš savo vietos pajudėjo labai nežymiai. Nedidelis pavojus grėsė vairuotojui ir priekyje sėdinčiam keleiviui susižaloti kelius, atsitrenkiant į kietas dalis už prietaiso skydo.

Šoninis smūgis

Sėdynėje įmontuota krūtinės ląstą sauganti oro pagalvė, pilvo sritį bei galvą sauganti užuolaidos tipo pagalvė suveikė puikiai, apsaugodamos vairuotoją šoninio smūgio metu ir stulpo atveju. Užuolaidos tipo oro pagalvė taip pat apsaugo ir keleivius, sėdinčius vidurinėse ir galinėse sėdynėse.

BMW X5





Apsaugos įvertinimas 5 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 1 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 13 (81%), šoninis smūgis 18 (100%), saugos diržai 2, iš viso 33, pėstieji 2 (6%)

Nuo 2003 m. birželio mėn. X5 modelyje montuojama "intelektuali" sistema, primenanti būtinybę užsisegti saugos diržus vairuotojui bei priekyje sėdinčiam keleiviui. Tad X5 modeliui buvo skirta papildomų balų. Saugumo kategorijoje automobilis buvo įvertintas penkiomis žvaigždutėmis.

Po priekinio smūgio testo visas duris buvo galima normaliai atidaryti, deformacijos lygis buvo žemas. Vairuotojo krūtinės srityje apribojimų sistema nuėmė pakankamai didelis krūvius. Saugumas pėsčiųjų atžvilgiu buvo blogas.

Aukštos transporto priemonės sukelia pėstiesiems rūpesčių, ypač vaikams, ir X5 modelis taip pat nėra išimtis. Automobilio priekis nesaugus, šiek tiek saugesnis variklio dangčio viršus.

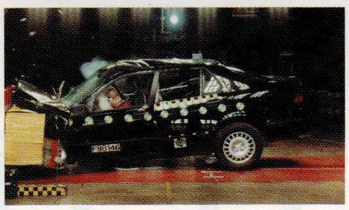
Priekinis smūgis

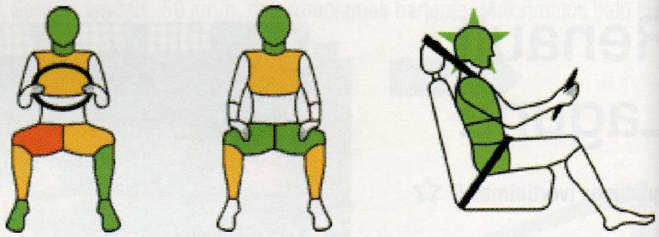
Kėbulo konstrukcija atlaikė gerai, nepaisant minimalią deformaciją kojų srityje ir durų angos zonoje. Pedalų pajudėjimas iš vietos taip pat buvo kontroliuojamas. Tačiau vairuotojo krūtinė ir šiek tiek mažiau keleivio krūtinė patyrė krūvį nuo saugos diržo. Tiek keleiviui, tiek vairuotojui grėsė pavojus patirti kelių traumas nuo atsitrenkimo į kietas dalis už prietaisų skydo.

Šoninis smūgis

X5 modelis smūgį atlaikė gerai, kaip ir įprasta didelėms transporto priemonėms. Jame įmontuota galvą saugant oro pagalvė buvo veiksmnga. Ji buvo vamzdinio tipo ir pasirodė esanti jautresnė nei užuolaidos tipo oro pagalvė, kuriai reikia prisitaikyti prie vairuotojo galvos. Tačiau šios rūšies oro pagalvė neapsaugo gale sėdinčių kekleivių, nors už papildomą kainą galima įsigyti ir oro pagalvę, skirtą gale sėdinčių keleivių galvoms apsaugoti.

Saab 9-5





Apsaugos įvertinimas 5 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 13 (81%), šoninis smūgis 18 (100%), saugos diržai 2, iš viso 33, pėstieji 12 (33%)

Kaip rodo testo rezultatai, 9-5 modelis vairuotojui ir keleiviui garantuoja subalansuotą apsaugą tiek priekinio, teik šoninio smūgio atveju. Šio "Saab" modelio saugumas pėsčiųjų atžvilgiu vertinamas kaip vidutinis statistinis, tačiau esti nemaža apatinių galūnių sužalojimo rizika.

Priekinis smūgis

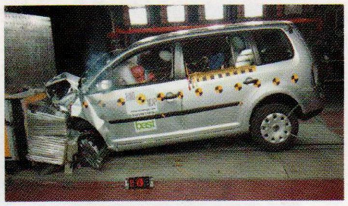
Keleivio sekcija liko stabili, nepaisant keleto ženklų, rodančių nežymų judėjimą durų rėmo zonoje. Vairuotojo oro pagalvės dėka kontaktas buvo stabilus, tačiau pati oro pagalvė nebuvo visiškai tokioje padėtyje, kurioje turėtų būti, kai vairuotojo galva atsitrenkė į ją. Kelių apsauginė zona paskirstė krūvį, tačiau to nepakako vairuotojo viršutinei kojų daliai apsaugoti nuo didelių krūvių, dėl kurių būtų sužalojami tiek keliai, tiek zonos aplink vairo kolonėlę.

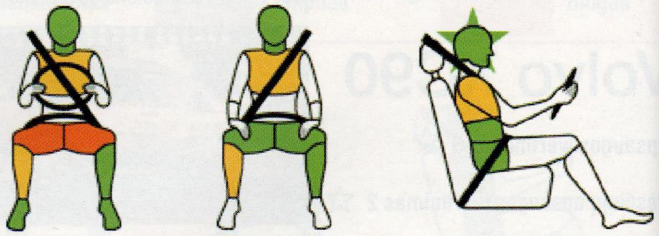
Šoninis smūgis

Veiksminga galvą ir krūtinės ląstą sauganti šoninė oro pagalvė sumontuota taip, kad apsaugotų vairuotoją nuo rimtų sužalojimų - oro pagalvė sušvelnina į galvą nukreiptą smūgį, kurį sukelia išoriniai objektai.

Medžiaga, esanti aplink viršutinę saugos diržų tvirtinimo vietą taip pat teikia apsaugą. Šoninės sėdynės dalis, kurioje įmontuota oro pagalvė, bandymo metu apsaugo vairuotojo krūtinę. Žemesnioji durų apdailos sekcija padėjo apsaugoti vairuotojo dubenį.

VW Touran





Apsaugos įvertinimas 4 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 3 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 13 (81%), šoninis smūgis 18 (100%), saugos diržai 1, iš viso 32, pėstieji 19 (53%)

"Touran" modelis bandymą išlaikė itin gerai ir vos negavo penkių žvaigždučių įvertinimo. Kėbulas patyrė nedidelę intervenciją ir deformaciją priekinio smūgio metu. "Tauran" saugumas pėsčiųjų atžvilgiu buvo geras. Šis modelis tapo antruoju Europoje sukurtu ir pagamintu automobiliu, kuris pasiekė trijų žvaigždučių įvertinimo šioje srytyje.

Didelis "Tauran" modelio priekinis stiklas ir kiti ypatumai, sukurti siekiant apsaugoti pėsčiuosius, savo užduotį atliko gerai, nors variklio dangčio pagrindinė briauna turi papildomai sušvelninti smūgį, kaip tai atsitinka pėsčiajam atsitrenkus į buferį ir gaubto viršų.

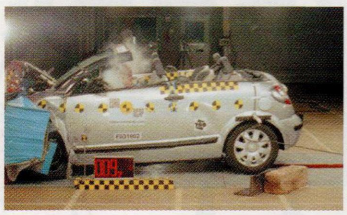
Priekinis smūgis

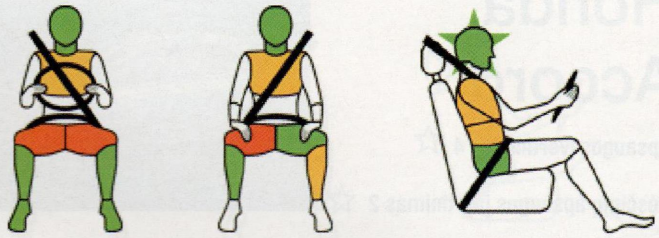
Jėgos, veikiančios keleivio krūtinę, buvo didesnės nei vairuotojo pusėje, bet abiem atvejais priimtinos. Pastangos apsaugoti vairuotojo kelius vis dėlto neatitiko "EuroNCAP" reikalavimų. Kietos dalys už prietaisų skydo liko neapsaugotos, tokiu būdu pavojus kojoms ir keliams išliko. Nedidelė intervencija buvo prietaisų skydo lygyje, vairuotojo kojos buvo apsaugotos.

Šoninis smūgis

Įspūdingą apsaugos sistemą sudaro krūtinės ląstą sauganti oro pagalvė ir galvą sauganti užuolaidos tipo oro pagalvė, skirta tiek gale, tiek priekyje sėdintiems keleiviams. Bandymų metu automobilio kėbulas ir oro pagalvės vairuotojo pusėje veikė gerai.

Citroen C3 Pluriel





Apsaugos įvertinimas 4 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 13 (81%), šoninis smūgis 17 (94%), saugos diržai 1, iš viso 31, pėstieji 13 (36%)

Kaip ir C3 modelis,"Pluriel" veikė subalansuotai. Jo kėbulas puikiai atlaikė priekinį smūgį, patirdamas tik nedidelę deformaciją keleivių saugumo zonos srityje. Judesius ribojančios sistemos veikė efektyviai, perduodamos tik mažas smūgio jėgas keleivių krūtinėms. Apsaugą šoninio smūgio metu suteikė standartinė galvą sauganti oro pagalvė. Pėsčiųjų atžvilgiu buferis, pagrindinė variklio briauna ir kai kurios kitos sritys buvo nesaugios, bet kitos vietos apsaugojo suaugusių pėsčiųjų ir vaikų galvas. Prie to prisidėjo ir didelis automobilio priekinis stiklas.

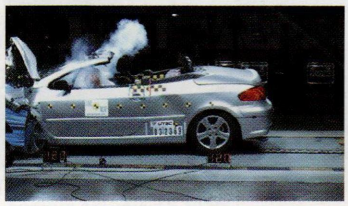
Priekinis smūgis

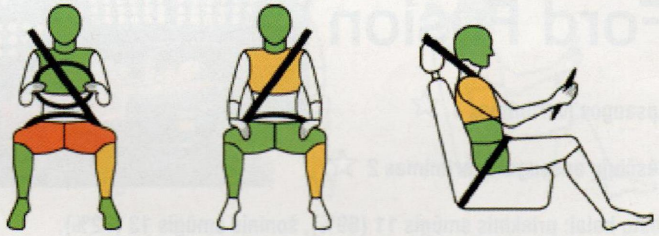
Automobilis buvo išbandomas su nuimtais stogo elementais, norint gauti blogiausiojo atvejo rezultatus. Netgi juos nuėmus, kėbulas apsaugojo gerai, patirdamas tik minimalią priekinio lango atramos ir pėdų zonos deformaciją. Kaip ir bet kuriame nedideliame automobilyje, sunku sukurti pakankamai erdvės keleivio keliams visiškai apsaugoti. "Pluriel" modelio vairo kolonėlė kelia pavojų, tačiau sritis aplink ją neturi pavojingų konstrukcijų.

Šoninis smūgis

Šios testo dalies metu saugumas buvo geras. Sėdynėje įmontuota galvos ir krūtinės ląstos oro pagalvė pasirodė esanti veiksminga ir stulpo testo metu. Šio tipo oro pagalvė yra jautresnė negu užuolaidos tipo oro pagalvė, kuri smūgio metu prisiderina prie vairuotojo galvos.

Peugeot 307 CC





Apsaugos įvertinimas 4 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 13 (81%), šoninis smūgis 15 (83%), saugos diržai 1, iš viso 29, pėstieji 10 (28%)

307 modelis turi stiprią keleivių saugumo zoną, kuri liko nepaliesta ir šoninio, ir priekinio smūgio atvejais, ir tokiu būdu apsaugojo keleivius. Dugnas taip pat išsaugojo savo formą. Tačiau vairuotojui liko grėsmė rimtai susižaloti kelius, atsitrenkiant į vairo kolonėlę ir spynelę. CC modelio saugumas pėsčiųjų atžvilgiu buvo vidutiniškas. Išbandant buferį ir variklio dangčio pagrindinę briauną, pasirodė, jog jų įtaka yra maža.

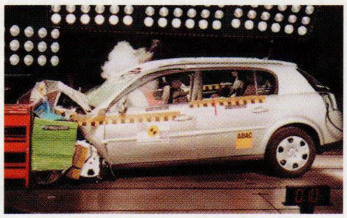
Priekinis smūgis

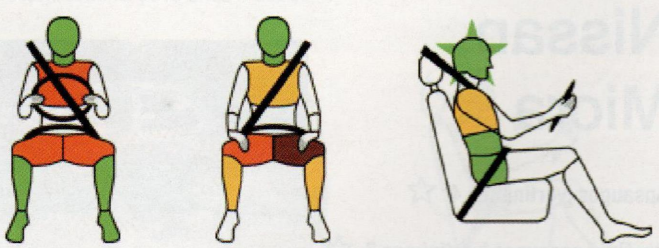
Automobilis buvo įcbandomas nuleistu stogu, norint gauti blogiausiojo atvejo rezultatus. Tačiau kėbulas pasirodė esąs labai stiprus, po smūgio - jokių deformacijų aplink kėbulo apačios ir atramos zonas. Tai sumažino smūgio jėgų poveikį keleivio krūtinei. Kojų sritis vizualiai buvo nepažeista, tokiu būdu buvo apsaugotos vairuotojo pėdos. Vairuotojas patyrė kelių traumą, atsitrenkdamas į vairo kolonėlę ir spynelę. Priekiniai saugos diržai turėjo įtempiklius su rėle, kurie gali patirti ribotą krūvį, tačiau jų dėka sumažėja traumų keleiviams rizika.

Šoninis smūgis

307 CC buvo išbandomas su iškeltu stogu, norint patikrinti, ar vairuotojo galva atsitrenktų į jį. Sėdynėje sumontuota galvą ir krūtinės ląstą sauganti oro pagalvė užkirto tam kelią ir puikiai apsaugojo, nors vairuotojo krūtinė patyrė kontaktą su sėdynės šonu ir oro pagalve, perteikusią šiek tiek didesnį krūvį negu likusiai vairuotojo kūno daliai.

Opel Signum





Apsaugos įvertinimas 4 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 1 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 11 (69%), šoninis smūgis 17 (94%), saugos diržai 2, iš viso 29, pėstieji 1 (3%)

Stiprus "Signum" modelio kėbulas ir keliais etapais išsiskleidžiančios dvigubos oro pagalvės suteikė automobilyje sėdintiems keleiviams saugią aplinką. Tačiau vairuotojas, palyginus su priekyje sėdinčiu keleiviu, patyrė reliatyviai didesnes apkrovas krūtinės srityje. Taip pat vairuotojui grėsė pavojus patirti kelių ir kojų traumas, atsitrenkiant į kietas dalis už prietaisų skydo. Tačiau saugumas pėsčiųjų atžvilgiu pasirodė esąs labai prastas.Tik pusė iš 18 išbandytų pozicijų automobilio priekyje sušvelnino smūgį pėsčiųjų atžvilgiu. Tai - gana prastas rezultatas "Opel" kompanijai.

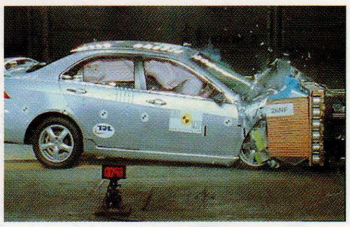
Priekinis smūgis

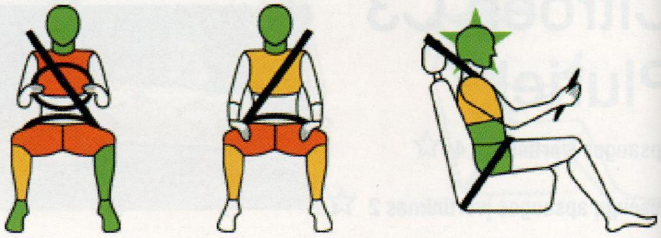
Automobilio kėbulas smūgį atlaikė gerai, tik vieta, kur būna kojos bei durų sritis patyrė minimalią deformaciją. Iš vietos vertikaliai šiek tiek pajudėjo stabdžių bei akceleratoriaus pedalai. Kaip ir "Vectra" modelyje, "Signum" pedalai sukurti taip, kad stiprių smūgių metu nulūžta, tokiu būdu sumažindami traumų riziką. Vairuotojui ir keleiviui grėsė pavojus susižeisti kelius, atsitrenkiant į kietas dalis už prietaisų skydo.

Šoninis smūgis

Nors sėdynėje įmontuota krūtinės ląstą ir dubenį sauganti oro pagalvė, jėgos, veikiančios vairuotojo krūtinės srityje, bandymo metu buvo gana stiprios. Galvą sauganti šoninė oro pagalvė (užuolaida) gerai apsaugojo vairuotoją tiek šoninio smūgio atveju, tiek stulpo testo metu. Ši pagalvė taip pat sušvelnino smūgį, nukreiptą į gale sėdinčiuosius.

Honda Accord





Apsaugos įvertinimas 4 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 10 (63%), šoninis smūgis 17 (94%), iš viso 28, pėstieji 16 (44%)

Daugelyje atvejų testo metu "Accord" modelis veikė nepriekaištingai, tačiau geriausiu savo klasėje netapo. Jis sulaukė kritikos dėl zonos konstrukcijos, kur vairuotojo ir priekyje sėdinčio keleivio keliai gali būti sužaloti smūgio metu. Saugumas pėsčiųjų atžvilgiu buvo geras, nors kiti šios markės automobiliai "Stream" ir "Civic", gavo po tris žvaigždutes. "Accord" modelis yra didesnis ir todėl gauna mažiau balų, nes jo priekinis stiklas nesaugus suaugusių pėsčiųjų galvoms.

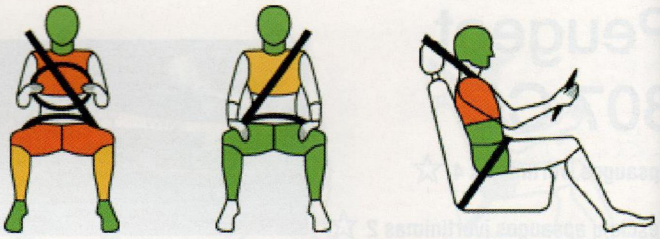
Priekinis smūgis

Vairuotojo oro pagalvė yra vienypo veikimo tačiau suveikė puikiai, apsaugodama vairuotojo galvą ir kaklą. Bandytojai pastebėjo sunkias konstrukcijas prietaisų skydo zonoje, galinčias sužaloti vairuotojo kelius ir viršutinę kojų dalį. Pagalvės išsiskleidimas prietaisų skydo lygyje buvo minimalus ir vairuotojo kelių apsauga buvo gera.

Šoninis smūgis

Apsaugos sistema susideda iš šoninės krūtinės ląstą saugančios oro pagalvės ir galvą saugančios užuolaidos, skirtos ir priekyje, ir gale sėdintiems keleiviams apsaugoti. "Accord" modelis testą išlaikė.

Ford Fusion



Apsaugos įvertinimas 4 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 11 (69%), šoninis smūgis 13 (72%), iš viso 25, pėstieji 11 (31%)

Priekinio smūgio metu keleivio sekcija įrodė esanti atspari, patyrė tik minimalią deformaciją. Vairuotojui ir priekyje sėdinčiam keleiviui kilo pavojus patirti krūtinės traumą dėl didelių smūgio jėgų, kurias perteikia saugos diržai. Nors buvo siekiama vairuotojo kelių sritį padaryti saugesnę, vis dėlto tam tikrų pavojų liko. Šoninio smūgio atveju automobilis apsaugojo pakankamai gerai, nors ir nebuvo krūtinės ląstą saugančios oro pagalvės. Saugumas pėsčiųjų atžvilgiu buvo panašus kaip ir kitų to paties dydžio automobilių. Variklio dangtis gana nuolaidus toje vietoje, kur gali atsitrenkti suaugusiųjų galvos, tačiau sparnai ir priekis yra nesaugūs. Gaubto pagrindinė briauna pėsčiuosius apsaugo, buferis - ne.

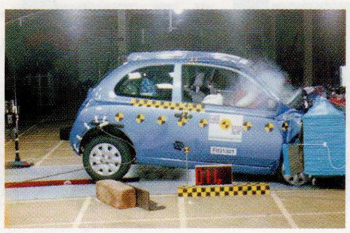
Priekinis smūgis

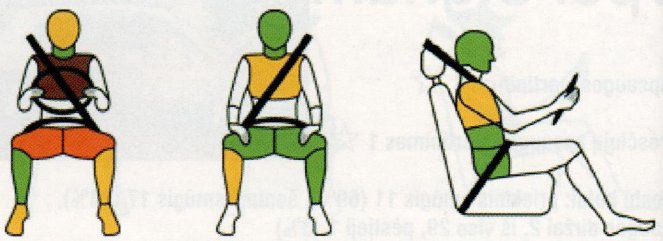
Saugumo sistemos veikė, tačiau vairuotojas patyrė ypatingai dideles smūgio jėgas, nukreiptas į krūtinę. "Fusion" įrodė esąs atsparus, patyrė tik minimalią deformaciją prietaisų skydo lygyje ir kojų srityje. Kaip ir bet kuriame mažame automobilyje, gana sunku atrasti erdvės, kad būtų saugūs vairuotojo keliai. Vairo kolonėlė kelia pavojų, nes variklio užvedimo spynelės skyrius ir kolonėlės aukščio reguliavimos svirtis padidina riziką vairuotojo keliams ir kojoms.

Šoninis smūgis

Vairuotojas patyrė didelius krūvius krūtinės srityje, bet jį pakankamai gerai apsaugojo šoninė oro pagalvė. Vairuotojo šonkauliai nukentėjo, patyrę kontaktą su durų vidine apdaila, pilvas – su atsikišusia atrama rankai. Apdaila, esanti po atrama, sužeidė vairuotojo dubenį.

Nissan Micra





Apsaugos įvertinimas 4 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 9 (56%), šoninis smūgis 15 (83%), saugos diržai 1, iš viso 25, pėstieji 12 (33%)

"Micra" patyrė nemažai deformacijų ir intervencijos į kėbulą priekinio smūgio metu ir, nepaisant oro pagalvės, vairuotojas susitrenkė galvą bei krūtinę į vairą. Priekinis stiklas suaugusiems pėstiesiems yra pakankamai saugus. Zonos, kur suaugusiųjų ir vaikų galvos gali atsitrenkti, yra minkštesnės, o dvi priekinio buferio dalys yra nuolaidžios. Tačiau variklio dangčio pagrindinė briauna yra nesaugi.

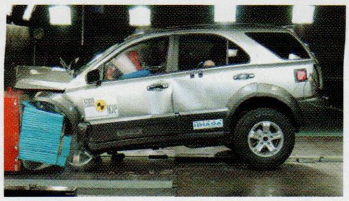
Priekinis smūgis

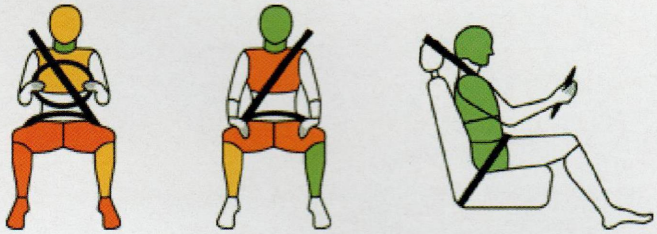
Dėl judesius varžančių įtaisų sistemos vairuotojo galva ir krūtinė patyrė kontaktą su vairu. Taip pat vairuotojui grėsė kojų traumos, atsitrenkiant į kietas dalis už prietaisų skydo. Keleivio krūtinė apsaugota gana gerai.

Šoninis smūgis

Vairuotojas buvo gerai apsaugotas, šiek tiek rizikos krūtinės srityje, nepaisant standartinės "Micra" modelyje sėdynėje įmontuotos oro pagalvės. Smūgio jėgos buvo perduotos nuo manekeno atgal į sėdynę nevisai realiu būdu, sumažinant nuokrypį į krūtinę.

KIA Sorento





Apsaugos įvertinimas 4 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 1 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 9 (56%), šoninis smūgis 16 (89%), iš viso 25, pėstieji 3 (8%)

"Sorento" modeliui pavyko pasiekti keturių žvaigždučių įvertinimą, tačiau silpnų vietų liko. Priekinio smūgio metu priekyje sėdintis keleivis patyrė sunkesnį krūvį krūtinės srityje negu vairuotojas, taigi į tai buvo atsižvelgta, vertinant automobilį. Saugumas pėsčųjų atžvilgiu buvo blogas. Tik dalis variklio dangčio, kur gali atsitrenkti suaugusiųjų galvos, sušvelnina smūgį. "Sorento" modelio priekis už saugumą balų negavo.

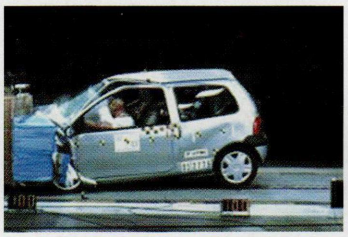
Priekinis smūgis

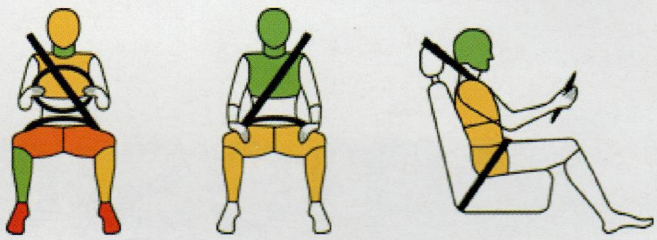
Keleivio saugumo zona buvo labai pažeista, bet ne tiek, kad būtų prarastas stabilumas. Vairuotojo pusėje esanti oro pagalvė pasiekė žemiausią lygį ir smūgis išmušė iš vietos vairą. Taip pat kojų srityje ir priekinių durų atramos pagrindo zonoje buvo didelė deformacija ir metalo sulamdymas. "Sorento" modelis vis dar kelia grėsmę vairuotojo ir priekyje sėdinčio keleivio keliams.

Šoninis smūgis

Tokios transporto priemonės, kaip "Sorento" modelis, galėtų būti vertinamas aukštesniais balais, nes turi sėdynes, kurios sumontuotos aukštesniame lygyje ir iškelia keleivius virš smūgio centro. Šis visureigis bandymą atlaikė gerai, gaudamas daugiausia įmanomų balų.

Renault Twingo





Apsaugos įvertinimas 3 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 2 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 8 (50%), šoninis smūgis 15 (83%), iš viso 23, pėstieji 10 (28%)

"Twingo" modelis pastaruoju metu patyrė šiokių tokių kosmetinių pakeitimų, tačiau iš esmės konstrukcija liko dešimtmečio senumo. Tai atsispindėjo ir bandymo rezultatuose. Jo kabina buvo stipriai sužalota priekinio smūgio metu, bet liko stabili. Geriau automobilis veikė šoninio smūgio metu, galvos ir krūtinės ląstos oro pagalvė gerai apsaugojo vairuotoją. Didžiąją "Twingo" suteikiamos apsaugos dalį suaugusiems pėstiesiems nulėmė trumpas variklio dangtis ir didelis priekinis stiklas. Deja, buferis ir variklio dangčio pagrindinė briauna buvo nesaugūs bet kam, kas galėtų atsitrenkti.

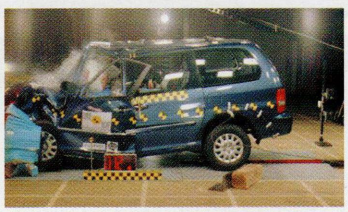
Priekinis smūgis

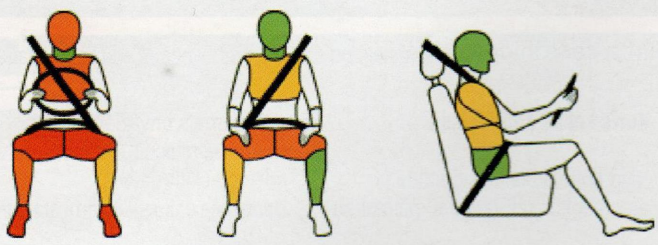
Kėbulas avarijos metu apsaugojo, bet kai kurie vairuotojo durų atramos sutvirtinimai atsiskyrė. Nors durys ir kėbulo apačia išliko tvirtos, stogas buvo sugadintas. Vairas pajudėjo pernelyg daug, nors oro pagalvė sušvelnino smūgį, nukreiptą į vairuotojo galvą. Vairuotojui grėsė rimtos pėdų traumos dėl pakitusios sankabos pedalo vietos. Keleivio krūtinė buvo nepaprastai gerai apsaugota, kas visai nebūdinga mažiems automobiliams.

Šoninis smūgis

Vairuotoją gerai apsaugojo galvos ir krūtinės ląstos oro pagalvė, kuri apsaugojo galvą nuo smūgio į šoninį langą. Vairuotojo krūtinė, pilvo sritis ir dubuo šutinei jo kojų daliai taip pat grėsė pavojus nuo smūgio į kietas dalis už prietaisų skydo. taip pat buvo apsaugoti. Nepaisant duryse įtaisytos skersinės sijos nuo šoninio smūgio, durys pernelyg daug įlinko į automobilio vidų.

KIA Carnival





Apsaugos įvertinimas 2 ☆

Pėsčiųjų apsaugos įvertinimas 1 ☆

Testų balai: priekinis smūgis 4 (25%), šoninis smūgis 14 (78%), iš viso 18, pėstieji 4 (11%)

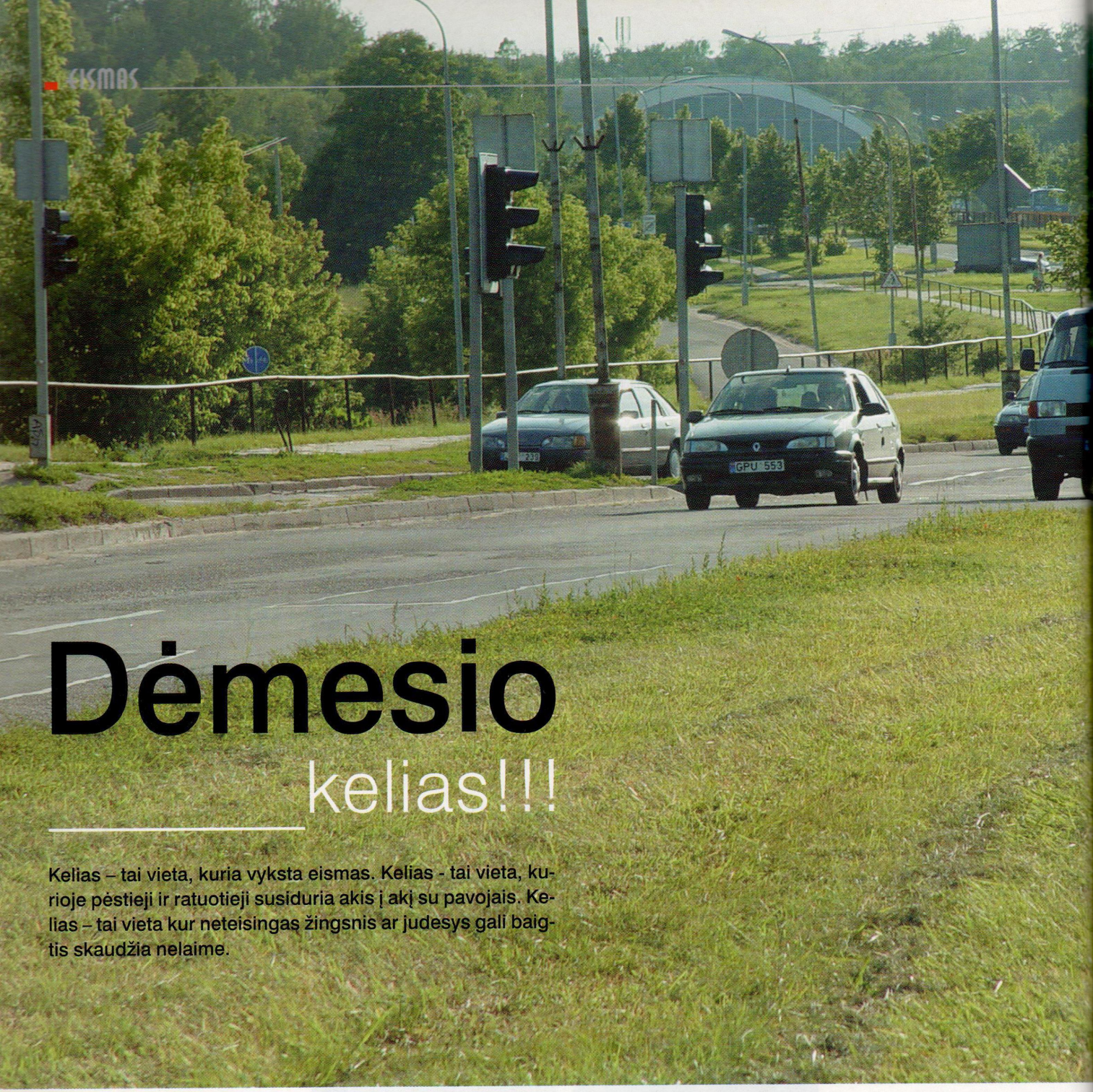
Didelis vienatūris."Carnival" bandymų metu pasirodė blogai. Vairuotojui grėsė susižeisti galvą, krūtinę ir kojas, tuo tarpu priekyje sėdinčiam keleiviui kilo krūtinės traumų pavojus. "Carnival" modelio kėbulas buvo labai pažeistas priekinio smūgio metu ir tapo nestabilus. Išbandant priekinį smūgį, šis modelis pasirodė blogiau negu kitų smūgių atvejais, kadangi vairuotojo galva ir krūtinė atsitrenkė į vairą, kojų srities zona deformavosi, ir pedalai nuo smūgio pasistūmė atgal. Saugumas pėsčiųjų atžvilgiu buvo menkas. Priekio dalys, kur galėtų atsitrenkti vaikų galvos, turėjo tam tikrą savybę sušvelninti smūgį, tačiau kitos sritys – nesaugios.

Priekinis smūgis

Keleivio saugioji erdvė nuo smūgio buvo sunaikinta. Struktūriniai pakeitimai prietaisų skyde ir apatinei kėbulo daliai buvo tokie dideli, kad apsauga vairuotojo krūtinei, kojoms ir pėdoms tampa nereikšminga. Atstumas, kuriuo vairas yra nuo vairuotojo, neleido oro pagalvei tinkamai atlikti savo funkcijos. Kietos dalys už prietaisų skydo prisidėjo prie traumų pavojaus priekyje sėdintiems.

Šoninis smūgis

Kaip automobilis, neturintis šoninių oro pagalvių, KIA bandymą išlaikė pakankamai gerai, nors vairuotojo galva atsitrenkė į durų atramą, ranka stuktelėjo į šoninį langą, bet ne taip stipriai, jog išmuštų stiklą. Vairuotojo kūną taip pat sutrenkė sėdynė ir durys, kurias pastūmė smūgio jėga.



Dėmesio kelias!!!

Kelias – tai vieta, kuria vyksta eismas. Kelias - tai vieta, kurioje pėstieji ir ratuotieji susiduria akis į akį su pavojais. Kelias – tai vieta kur neteisingas žingsnis ar judesys gali baigtis skaudžia nelaime.

Vilma Jasiūnienė Susisiekimo ministerijos saugaus eismo skyriaus vyr. specialistė

Kuris kelias saugesnis

Kaip priimta, keliai skirstomi į:
automagistrales (plentai, plentai su reguliuojamais privažiavimais),
kaimo (užmiesčio) keliai,
miesto keliai (gatvės).
Daugelyje šalių skelbiami statistiniai duomenys, rodantys santykinį eismo įvykių kiekį (įskaitinių eismo įvykių vienam milijonui automobilių/kilometrų) atskiriems kelio tipams. Tokių duomenų pavyzdys 1 lentelėje.

Iš šios lentelės matome būdingą vaizdą. Santykinis eismo įvykių skaičius automagistralėse sudaro apie ketvirtadalį vidutinio rodiklio.

Visose šioje lentelėje paminėtose šalyse santykinis eismo įvykių kiekis miesto keliuose yra pats didžiausias.

Šie duomenys atspindi daug skirtumų tarp atskirų kelių tipų – skirtingi greičio apribojimai, skirtinga eismo dalyvių sudėtis, skirtingas reljefas ir kt.

1.Kai kurių šalių santykinis eismo įvykių skaičius įvairiems kelių tipams. Vidutinis rodiklis visiems keliams lygus 1,00.

Šalis	Greitkeliai	Užmiesčio keliai	Miesto keliai
Vokietija	0,18	0,63	2,07
Danija	0,18	0,93	1,32
Didžioji Britanija	0,16	0,57	1,66
Norvegija	0,31	0,96	1,63
Švedija	0,44	0,74	1,38
JAV	0,31	0,95	1,35

Reljefas

Keliuose su besikeičiančiu reljefu (pvz., staigūs posūkiai jungiasi su ilgais tiesiais ruožais, staigūs nuolydžiai - su lygiais ruožais) santykinis eismo įvykių kiekis yra didesnis, lyginant su keliais, einančiais per vienodo reljefo vietovę. Horizontalių kelio kreivių įtaka santykiniam eismo įvykių kiekiui buvo tiriama daugelyje šalių, tarp jų Vokietijoje, Švedijoje, JAV. Buvo nustatytas apytikslis santykis tarp horizontalios kreivės spindulio ir santykinio eismo įvykių kiekio įvairiuose ruožuose. Duomenys pateikiami 2 lentelėje.

2. Apytikslė santykinio eismo įvykių kiekio priklausomybė nuo horizontalios kreivės spindulio

Kreivės spindulys	Santykinis autoavarijų kiekis
Tiesus ruožas	1,0
400 m ir daugiau	1,5 - 2,0
400 - 200 m	2,0 - 4,0
200 - 100 m	4,0 - 8,0

Šalutinis kelias

Atlikti tyrimai liudija, kad eismo nelaimių kiekis auga kartu su prisijungiančių kelių ir sankryžų didėjimu vienam kelio kilometrui. Tai nėra stebėtina, nes didelis prisijungiančių kelių ir sankryžų kiekis reiškia didesnį pavojingų vietų skaičių ir potencialias galimybes vairuotojui klaidingai įvertinti situaciją arba priimti netinkamą sprendimą.

Norvegijoje atliktuose tyrimuose buvo aptiktas apytikris santykis tarp prisijungiančių kelių kiekio vienam kelio kilometrui ir santykinio eismo įvykių kiekio. Tyrimų duomenys pateikti 3 lentelėje.

3. Autoavarijų kiekio priklausomybė nuo prisijungiančių kelių kiekio vienam kelio kilometrui

Prisijungiančių kelių kiekis	Santykinis autoavarijų kiekis
0 - 5 vienam kilometrui	1,0
6 – 15 vienam kilometrui	1,25 - 2,50
16 – 30 vienam kilometrui	1,75 - 3,00
30 ir daugiau vienam kilometrui	2,50 - 6,00

Sankryža

Santykinis eismo nelaimių skaičius sankryžose skiriasi priklausomai nuo sankryžos išplanavimo ir eismo organizavimo joje. Sankryžų saugumą ir avaringumą sąlygoja: besikertančių kelių skaičius, pravažiuojančių automobilių intensyvumas, vidutinis važiavimo greitis.

Santykinis eismo įvykių keturšalėje sankryžoje skaičius yra du kartus didesnis negu trišalėje sankryžoje. Santykinis eismo įvykių kiekis didėja priklausomai nuo automobilių, įvažiuojančių į sankryžą iš antraeilių kelių kiekio, nepriklausomai nuo įsijungiančių kelių kiekio.

Vidutinis greitis

4 lentelėje pateikti skaičiai parodo eismo įvykių skaičiaus su žuvusiais ir sužeistais žmonėmis priklausomybę nuo nustatytų važiavimo greičių.

Realiai šie skaičiai gali netilpti į nurodytas ribas, todėl, kad greičio pasikeitimui įtakos turi ir kiti faktoriai, tokie kaip: Kelių eismo taisyklių reikalavimų laikymosi kontrolės pokytis, kelio dangos remontas, oro sąlygų pasikeitimas, autoavarijų registracijos pokyčiai (mažiau rimti įvykiai registruojami rečiau, esant mažesniam greičiui mažesnis autoavarijos sunkumas) ir t. t.

4. Eismo įvykių su žuvusiais ir sužeistais žmonėmis skaičiaus priklausomybė nuo važiavimo greičio

Vidutinio važiavimo greičio pokytis	Eismo įvykių su sužeistaisiais pokytis	Eismo įvykių su žuvusiaisiais pokytis
didėjimas 15%	didėjimas 35 - 45%	didėjimas 70 - 80%
didėjimas 10%	didėjimas 20 - 30%	didėjimas 50 - 60%
didėjimas 5%	didėjimas 10 - 15%	didėjimas 20 - 30%
mažėjimas 5%	mažėjimas 10 - 15%	mažėjimas 15 - 25%
mažėjimas 10%	mažėjimas 15 - 25%	mažėjimas 30 - 40%
mažėjimas 15%	mažėjimas25 - 35%	mažėjimas40 - 50%

Redakcijos prierašas. Greitai galėsime patys patikrinti šių tyrimų teisingumą – nuo rugsėjo 1 dienos Lietuvos miestuose maksimalus leistinas važiavimo greitis bus mažinamas nuo 60 iki 50 km/h, taigi sužeistų turėtų būti 30%, o žuvusių net 45% mažiau.

Algimanto Brazaičio nuotraukos

Apie "Regitrą" iš klientų lūpų

Ką žmonės mano apie VĮ „Regitra“ teikiamas paslaugas – vairuotojų egzaminavimą

Kokį darbą bedirbtum, kokias prekes ar paslaugas besiūlytum, visada norisi sužinoti, ar tai reikalinga kitiems, kaip tavo darbą vertina prekių arba paslaugų pirkėjai, ką galima atlikti geriau ir paprasčiau. Tik šiais metais iš policijos vairuotojų egzaminavimą perėmusiai valstybės įmonei „Regitra“ taip pat rūpi jos paslaugomis besinaudojančių ir į įmonės padalinius besikreipiančių žmonių - „Regitros“ klientų – nuomonė. Juo labiau, kad lyginant su laiku, kai vairuotojus egzaminuodavo policijos pareigūnai, įgyvendinta nemažai pakeitimų. Daug diskusijų sukėlė nuostata, kad egzaminuojama bus tik apskričių centruose, kur eismo sąlygos leidžia pakankamai gerai patikrinti kandidato į vairuotojus įgūdžius vairuoti transporto priemones. Ne visiems suprantama buvo ir tai, kad „Regitra“ egzaminams pati pateikia reikiamų kategorijų transporto priemones. Daug kam atrodė, kad neįmanoma išlaikyti egzamino važiuojant ne tuo automobiliu, kuriuo mokė instruktorius. Laikas – nors tepraėjo tik pusė metų – viską patikrina ir padeda patvirtinti ar paneigti įvairias idėjas. Objektyviausiai įvertinti įmonės teikiamas paslaugas gali patys klientai. Todėl „Regitra“ kreipėsi į bendrovę „Baltijos Tyrimai“ ir paprašė atlikti vairavimo egzaminus laikančių asmenų nuomonės apie įmonės teikiamas paslaugas tyrimą. Čia pateikiamas kiek sutrumpintas ataskaitos variantas.

Bendrovė "Baltijos Tyrimai" 2003 metų gegužės mėnesį atliko įmonėje **"Regitra"** egzaminus laikiusių vairuotojų apklausą.

Apklausos tikslas - išsiaiškinti, kaip vairuotojų egzaminus laikantys "Regitros" klientai vertina savo pasirengimą egzaminams, naująją vairuotojų egzaminų tvarką bei šios įmonės teikiamas paslaugas.

Teorinio egzamino vertinimas

- Beveik visi apklaustieji (94%) ***teoriniam egzaminui ruošėsi vairavimo mokykloje***. 6% - šiam egzaminui ruošėsi savarankiškai.

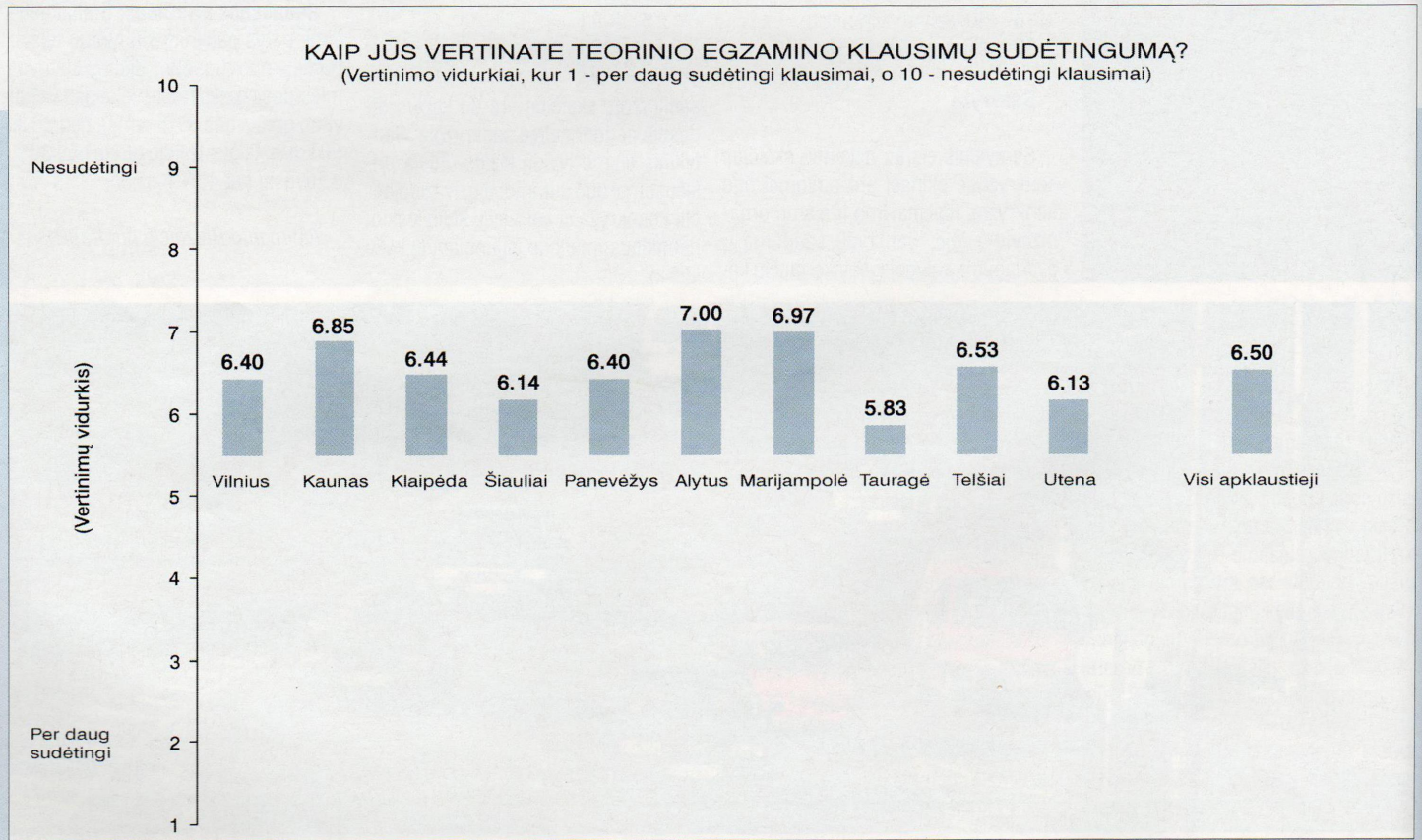
- Dauguma vairuotojų, kurie vairavimui ruošėsi vairavimo mokyklose (64%), pasakė, kad ***vairavimo mokykloje jie visiškai išmoko kelių eismo taisykles***, 31% pasakė, ***kad jie gavo pakankamai žinių, tačiau kai ko trūko***, o 4% - jog jie ***gavo nepakankamai žinių*** apie kelių eismo taisykles.

- Apklaustųjų nuomone, ***vairavimo mokyklose teorijos reikėtų mokytis vidutiniškai 34 valandas*** (visų respondentų paminėtų valandų skaičiaus vidurkis).

- ***64% apklaustųjų teorinį egzaminą laikė vieną kartą*** ir iš karto išlaikė. 21% visų apklaustųjų teorinį egzaminą laikė du kartus, o 15% - tris ir daugiau kartų.

(Pastaba. VĮ „Regitra“ duomenimis per šių metų 6 mėnesius teorinį egzaminą iš pirmo karto išlaikė 64,1% egzaminuojamųjų, du kartus laikė – 19,1%, tris ir daugiau kartų – 16,8 %).

- Visi respondentai galėjo įvertinti teorinio egzamino klausimų sudėtingumą 10 balų skalėje, kur 1 reiškė, kad klausimai yra per daug sudėtingi, o 10 - nesudėtingi. Suskaičiavus visų respondentų vertinimo vidurkį (6,50 balo) galima teigti, ***kad teorinio egzamino klausimai yra vertinami kaip nelabai sudėtingi.***



- Apklaustieji iš visų apskričių gerai įvertino teorinio egzamino organizavimą bei bendrą aplinką - visų apklaustųjų vertinimų vidurkis yra 9,48 balo (vertinant 10 balų skalėje, kur 1 - labai blogai, o 10 - labai gerai).

- 48% visų apklaustųjų pasakė, kad teorinės dalies egzamino organizavimas buvo toks, kokio jie ir tikėjosi, 39% - geresnis, nei jie tikėjosi, o 7% - daug geresnis, nei jie tikėjosi. 6% apklaustųjų nuomone, teorinio egzamino organizavimas buvo blogesnis, nei jie tikėjosi.

- Dauguma (82%) ***išlaikiusiųjų vairuotojų egzaminus turėjo pakankamai informacijos apie teorinio egzamino organizavimo tvarką***. 15% apklaustųjų pasakė, kad turėjo nepakankamai informacijos apie tai, o 2% - jog jiems labai trūko tokios informacijos.

- Kokios informacijos apie teorinio egzamino laikymo tvarką trūko apklaustiems "Regitros" klientams? Dažniausiai paminėti atsakymai:

·4% apklaustųjų nežinojo, kaip vyks egzaminas;

·3% - nežinojo apie egzaminų organizavimo tvarkos pakeitimus.

- Informacija apie "Regitros" paslaugas Internete prieš egzaminą naudojosi 16% apklaustųjų. Didžiausia dalis pasinaudojusių šiuo informacijos šaltiniu - Šiauliuose, o mažiausia dalis - Klaipėdoje. Informacija apie "Regitros" paslaugas Internete prieš egzaminą dažniau naudojosi vyrai nei moterys.

Praktinio vairavimo egzamino vertinimas

- 55% respondentų nuomone, vairavimo mokyklose teikiamos paslaugos atitinka esamą technikos lygį ir šios dienos poreikius. 34% apklaustųjų mano, kad šiose mokyklose teikiamos paslaugos esamą technikos lygį ir šios dienos poreikius atitinka tik iš dalies, o 10% - jog jos visiškai neatitinka esamo technikos lygio ir šios dienos poreikių.

- 68% apklaustų "Regitros" klientų dar prieš važinėdami su instruktoriumi jau turėjo praktinio vairavimo įgūdžių. Tai dažniau vyrai (83%) nei moterys (38%), dažniau 17-18 metų respondentai (79%) nei vyresni (59%).

- Išlaikę vairavimo egzaminus respondentai prieš egzaminą su instruktoriumi važiavo vidutiniškai 17 valandų. Vyrai su instruktoriumi važinėjo vidutiniškai 14 valandų, o moterys - vidutiniškai 22 valandas. Turėję praktinio vairavimo įgūdžių respondentai su instruktoriumi važinėjo vidutiniškai 15 valandų, o tokių įgūdžių neturėję - vidutiniškai 20 valandų.

- Respondentų nuomone, su instruktoriumi reikėtų važinėti vidutiniškai 27 valandas *(visų atsakymų vidurkis).*

- 66% apklaustųjų praktinį vairavimo egzaminą laikė vieną kartą, 25% - du kartus, o 8% - tris ir daugiau kartų. Didžiausias paminėtas skaičius, kiek kartų buvo laikytas praktinio vairavimo egzaminas - 6 kartai.

(Pastaba. VĮ „Regitra" duomenimis per šių metų 6 mėnesius praktinį egzaminą iš pirmo karto išlaikė 67,0 % egzaminuojamųjų, du kartus laikė – 24,4 %, tris ir daugiau kartų – 8,6 %).

- Apklaustieji iš visų apskričių gerai įvertino praktinį vairavimo egzaminą priimančių darbuotojų objektyvumą - visų apklaustųjų vertinimų vidurkis yra 9,22 balo (vertino 10 balų skalėje, kur 1 - neobjektyvus, o 10 - objektyvus). Vertinimų vidurkiai atskiruose "Regitros" padaliniuose varijuoja nuo 8,93 balo iki 9,70 balo.

- 50% visų apklaustųjų pasakė, kad praktinio vairavimo egzamino organizavimas buvo toks, kokio jie ir tikėjosi, 32% - geresnis, nei jie tikėjosi, o 7% - daug geresnis, nei jie tikėjosi. 11% apklaustųjų nuomone, praktinio vairavimo egzamino organizavimas buvo blogesnis, nei jie tikėjosi.

Bendras įmonės „Regitra" vertinimas

- Dauguma respondentų (90%) pasakė, kad juos tenkina įmonės "Regitra" egzaminui pateiktas automobilis, o 9% norėtų automobilį egzaminui susirasti patys.

- Respondentams pateiktas klausimas, ar jiems buvo lengva pasiekti įmonės "Regitra" padalinį tame mieste, kuriame jie laikė vairuotojų egzaminus. ***Nepatogiausiose vietose yra "Regitros" padaliniai Vilniuje, Alytuje, Tauragėje. Patogiausios "Regitros" padalinių lokalizacijos - Šiauliuose, Klaipėdoje, Kaune bei Marijampolėje.***

- 50% kandidatų į vairuotojus laikyti egzaminus į "Regitrą" atvežė draugai, giminės, 31% atvažiavo į ten visuomeniniu transportu, 7% atvyko patys savo nuosavu automobiliu, 5% - atvyko taksi, 5% - atvažiavo mokomuoju automobiliu drauge su mokiusiu instruktoriumi.

- "Regitros" klientų klausta, ***ką jie galėtų pasiūlyti, kad būtų pagerintas "Regitros" darbas, organizuojant vairavimo egzaminus.*** 39% respondentų pasakė, kad viskas gerai ir kad gerinti nieko nereikia, o 22% į šį klausimą neatsakė. 39% respondentų pareiškė įvairius pasiūlymus. Dažniausiai paminėti pasiūlymai:

·Sumažinti eiles, ilgas tarpas tarp egzaminų - 9,6%;

·Sumažinti kainas - 9,2%;

·Sudaryti sąlygas pavažinėti transporto priemone, kuria važiuos per egzaminą - 6,4%;

·Palengvinti teorinį ir (arba) praktinį egzaminus – 3,6%;

·Kad būtų galima iki egzamino pavažinėti šioje aikštelėje - 2,4%;

·Kad būtų daugiau automobilių ir egzaminuotojų - 2,0%;

·Greičiau išduoti vairuotojo pažymėjimą, reikia ilgai laukti - 2,0%.

P.S. Įmonė „Regitra" dėkoja visiems, atsakiusiems į anketos klausimus. Be abejonės, gauti atsakymai ir pasiūlymai bus vertinami ir, esant galimybei, įgyvendinti. Viena iš svarbiausių užduočių – sumažinti laukiančiųjų laikyti praktinį egzaminą eiles. Tam mažiau apkrautų padalinių darbuotojai nuolat siunčiami į „degančius" padalinius, kuriuose padeda priimti didesnį kandidatų į vairuotojus būrį. Kita vertus, ne viskas priklauso nuo „Regitros" darbuotojų norų ar galimybių. Pavyzdžiui, nėra galimybės paspartinti varuotojo pažymėjimų išdavimo, nes tuo užsiima ne šios įmonės darbuotojai.

Po kurio laiko „Regitra" tikisi panašią apklausą pakartoti – tai leis dar tiksliau vertinti į egzaminus atvykstančių klientų lūkesčius, spręsti apie būtinus egzaminų organizavimo pakeitimus.

Daugumai vairuotojų teorinis egzaminas neatrodo labai sudėtingu.

Susikaupimas prieš egzaminą – viena iš sėkmingo egzamino sudedamųjų dalių.

Devyniis iš dešimties vairuotojų tenkina transporto priemonės, kurias egzaminui pateikia „Regitra".

Vairuotojai egzaminuotojų objektyvumą įvertino daugiau nei 9 balais.

Rotorinis "baubas"

"Keturi ratai" jau rašė, kad tarptautiniame variklių konkurse "Metų variklio 2003" titulą iškovojo japoniškas rotorinis variklis "Renesis". Šis 240 AG agregatas montuojamas į naują sportišką modelį "Mazda RX-8". Tai pirmoji "Mazda" pergalė šiame garbingame konkurse.
Kuo gi ypatingas rotorinis variklis, kokie jo privalumai ir trūkumai? Galiausiai, kodėl tokie varikliai nėra populiaresni už stūmoklinius? Norint sužinoti atsakymus į šiuos klausimus, pirmiausia verta panagrinėti rotorinio variklio atsiradimo istoriją ir jo konstrukciją.

Tomas Beržinskas

Istorija

Rotorinio variklio "tėvu" pelnytai laikomas vokiečių inžinierius ir išradėjas Felixas Wankelis. Pasak istorinių šaltinių, jis, tuomet 17 metų jaunuolis, 1919 m. susapnavo keistą sapną: neva jis važiuoja automobiliu su neįprastu varikliu, kurio stūmokliai buvo trikampio formos ir, užuot slankioję aukštyn-žemyn, sukosi ratu aplink savo ašį. Ši naktinė "kelionė" jaunajam F.Wankeliui tapo ne tik naujo gyvenimo etapo pradžia, bet ir išgarsino jį bei sukrovė turtus.

Perkelti neįprastą variklį iš sapno į tikrovę pasirodė esą ne taip jau lengva. Nors brėžiniuose Wankelio variklis buvo baigtas projektuoti dar trečiajame dešimtmetyje, tais laikais tiesiog dar nebuvo tarpiklių, sugebančių efektyviai hermetizuoti judančius variklio mazgus ir atlaikyti degimo kameroje susidarantį slėgį.

Tačiau tikras susidomėjimas neįprastu varikliu kilo tik šeštajame dešimtmetyje, kuomet automobilių greitis ir dinamika įgavo ypatingą svarbą. Tuo metu rotorinio varikio kūrėjas jau buvo išsprendęs technologines jo problemas, ir dėl itin aukštų sūkių (10 tūkst. aps./min ir daugiau) bei didelio sukimo momento šis agregatas realiai pretendavo tapti klasikiniu vidaus degimo varikliu. Suprasdami rotorinio motoro privalumus, 60-ųjų pradžioje jo gamybos licenciją įsigijo net 11 automobilių gamybos kompanijų.

Pirmuoju automobiliu su rotoriniu varikliu tapo vokiečių kompanijos NSU modelis "Spider" (1963 m.), o pirmasis serijinis modelis su tokio tipo varikliu "NSU Ro 80" debiutavo 1967 m. Per 10 gamybos metų nuo konvejerio nuriedėjo 37 204 šio modelio automobiliai, tačiau rotorinis variklis taip ir nesugebėjo tapti populiariu.

Neigiamą visuomenės nuomonę bandė pakeisti ir "Citroen", tuomet glaudžiai bendradarbiavusi su NSU, bet ir jos rotorinis modelis M35 neturėjo didelės paklausos ir netrukus buvo nustotas gaminti. Tuo pat metu šio tipo jėgos agregatais susidomėjo ir japonų kompanija "Mazda". 1961 m. ji iš Felixo Wankelio nupirko rotorinių variklių gamybos licenciją, o po 6 metų išleido pirmąjį masinį rotorinį modelį "Cosmo Sport".

Po ažiotažo šeštajame dešimtmetyje, vėliau ir iki šių dienų rotorinių variklių istorijoje įsivyravo beveik visiškas štilis. Dabar su šio tipo varikliais rimčiau dirba ir juos tobulina tik du gamintojai – "Mazda" ir, kaip bebūtų keista, rusų VAZ.

Japonų firma nuo 1978 m iki dabar gamino sportinį kupė RX-7 su rotoriniu 280 AG varikliu. Šiais metais RX-7 pakeitė visiškai naujas modelis RX-8 su naujos kartos rotoriniu jėgos agregatu "Renesis". Beje, "Mazda" neseniai atliko daugybę eksperimentų, kurių tikslas buvo nustatyti vandenilio pritaikymo galimybes stūmokliniam ir rotoriniam varikliams. Paaiškėjo, kad vandenilis, kaip degalai, kur kas labiau tinka rotoriniam motorui ir tai dar labiau padidina jo perspektyvas ateičiai.

VAZ irgi turi rotorinių variklių tobulinimo padalinį. Gamykloje Toljatyje kasmet nedidelėmis partijomis (iki 100 automobilių) pagaminama 2105, 2107, 2108 ir 2109 modelių mašinų su rotoriniais varikliais.

Konstrukcija

Nors Wankelio variklis priskiriamas vidaus degimo variklių kategorijai, kon-

strukciniu požiūriu jis gerokai skiriasi nuo klasikinio stūmoklinio motoro. Pagrindinis rotorinio agregato elementas – sudėtingos formos rotorius-stūmoklis, besisukantis "cilindro" viduje. Rotorius-stūmoklis primena trikampį su išpūstomis kraštinėmis. Švaistiklius šiame variklyje pakeitė velenas su ekscentriku, ant kurio sukasi rotorius-stūmoklis ir kuris perduoda sukimo momentą pavarų dėžei. Rotoriui sukantis "cilindre", jo kampai slysta statoriaus paviršiumi, o kraštinės sudaro tris atskiras ertmes - degimo kameras, kurių tūris nuolat kinta. Rotoriui apsukus visą ratą, kiekvienoje ertmėje įvyksta užbaigtas keturių taktų degimo ciklas. Ertmes atskiria rotoriaus kampuose esantys specialūs tarpikliai, kurie kadaise ir stabdė rotorinių variklių gamybą.

Kad rotorius judėtų tam tikra trajektorija, jo viduje įpresuotas koncentrinis krumpliaratis, sukabinamas su korpuse įpresuotu nejudančiu krumpliaračiu. Ši krumpliaračių pora turi perdavimo santykį 3:2, dėl to rotorius sukasi kampiniu greičiu, lygiu 2/3 veleno kampinio sukimosi greičio, tik priešinga kryptimi. Beje, kaip ir stūmoklinis variklis, rotorinis taip pat gali turėti keletą "cilindrų" (sekcijų), kurių kiekviename sukasi atskiras rotorius.

Rotoriniame motore dujų paskirstymo fazės formuojamos be įprastų vožtuvų, o rotoriaus "viršūnėms" slenkant pro įsiurbimo ir išmetimo ertmes. Tai didelis privalumas, nes klasikinio variklio dujų paskirstymo mechanizmas turi daug papildomų detalių – paskirstymo velenėlį, vožtuvus ir t.t. Kalbant apie degalų tiekimo, tepimo, aušinimo ir uždegimo sistemas, rotoriniame variklyje jos tokios pat, kaip ir stūmokliniame.

Privalumai

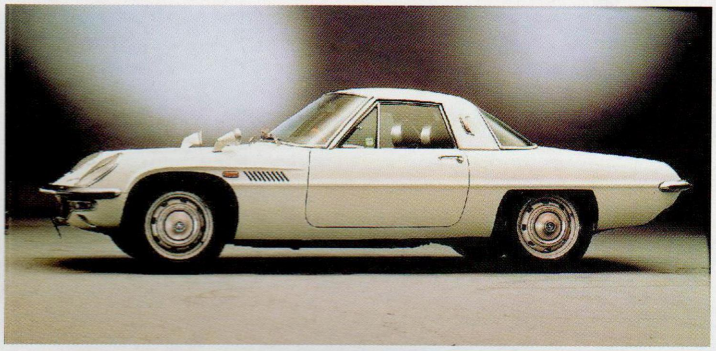
Rotorinis jėgos agregatas gali pasigirti itin didele santykine galia, aukštais sūkiais ir dideliu sukimo momentu. Pavyzdžiui, 2 sekcijų VAZ 4132 variklis yra vos 1,3 litro darbo tūrio, bet pasiekia 140 AG galią ir sukuria 186 Nm sukimo momentą. Tokį rezultatą sąlygoja mažesnis judančių masių skaičius ir mažesnis pasipriešinimas dujų išmetimo fazės metu. Bet ne tai svarbiausia. Rotorinius variklių, jų gerbėjai, labiausiai vertina už puikią įsibėgėjimo dinamiką. Pavyzdžiui, VAZ 2108 su minėtu varikliu iki 100 km/h įsibėgėja per 5-6 sekundes!

Kaip nebūtų keista, rotorinis variklis nereikalauja didelės ir dažnos priežiūros. Lyginant su klasikiniu stūmokliniu varikliu, rotoriniame judančių detalių yra 35-40 proc. mažiau, dėl to ir jų sulūžimo ar susidėvėjimo galimybė yra kur kas mažesnė. Dar vienas rotorinio variklio privalumas – jis maždaug 10-15 proc. mažesnis ir lengvesnis už stūmoklinį. Todėl konstruktoriams praktiškai neiškyla problemų dėl vietos stokos po variklio gaubtu. Jie netgi gali šiek tiek perkelti variklį kuria nors kryptimi ir taip pasiekti žemesnį svorio centrą ir geresnį svorio pasiskirstymą tarp ašių.

Puikus to pavyzdys – naujasis RX-8 modelio variklis "Renesis". Jo aukštis – vos 338 mm, arba toks pat, kaip ir pavarų dėžės. Taip inžinieriams pavyko pasiekti idealų – 50/50 - svorio balansą tarp ašių, o tai savo ruožtu sąlygoja nepriekaištingą automobilio valdymą.

Trūkumai

Iš esmės rotorinis variklis trūkumų turi nedaug, tačiau jie pakankamai dideli ir svarbūs. Bene svarbiausias iš jų – mažas variklio darbo resursas (maždaug 100–150 tūkst. km). Tačiau, japonų teigimu, tai sąlyginis trūkumas. Jų paskaičiavimais, šiuolaikinio stūmoklinio variklio bendros eksploatacinės išlaidos iki 150 tūkst. km viršija naujo rotorinio variklio kainą.

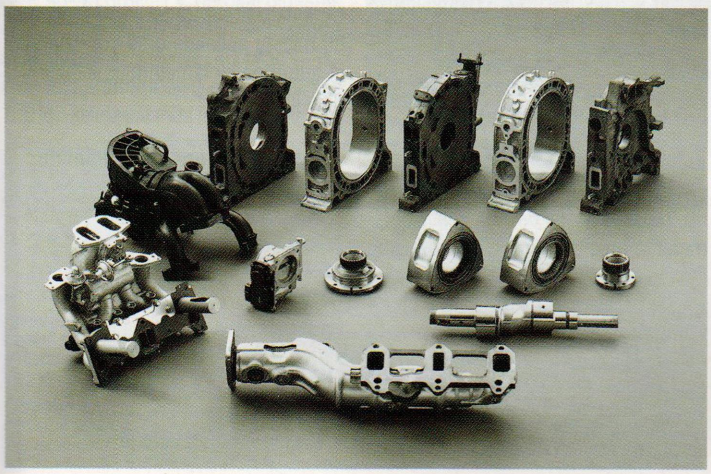


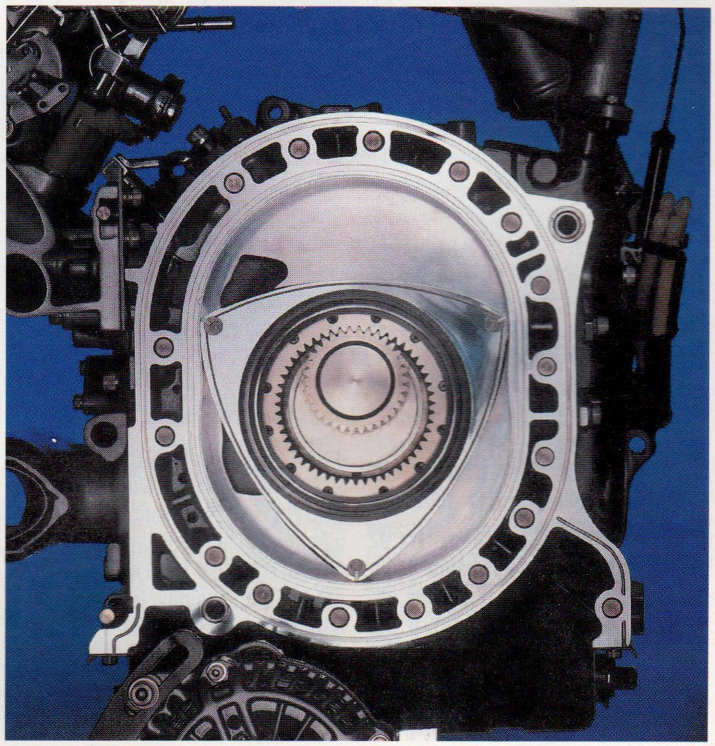
Rotorinių motorų resursas labai priklauso nuo jų eksploatavimo sąlygų. Pavyzdžiui, šie agregatai nemėgsta stabdymo varikliu procedūros, staigių akceleratoriaus pedalo atleidimų. Jie yra jautrūs alyvos kokybei ir jos kiekiui karteryje, nes alyva tiekiama į degimo kameras, kur ir atlieka tepimo funkciją, panašiai kaip motociklų varikliuose. Vidutiniškai alyvos sąnaudos sudaro 0,6–0,8 proc. degalų sąnaudų. Sumažinus ar net panaikinus šiuos negatyvius faktorius, rotorinio variklio ilgaamžiškumas gerokai padidėtų.

Dar viena rotorinių variklių problema – palyginti didelės degalų sąnaudos ir didelis išmetamųjų dujų toksiškumas. Nors, kita vertus, kaltinti tokį dinamišką variklį per dideliu "apetitu" liežuvis sunkiai apsiverčia. O štai dėl išmetamųjų dujų – galima: jose esantis CH kiekis net 3 kartus didesnis, nei stūmoklinio variklio! Padėtį šiek tiek pataiso tik katalizatorius.

Taigi peršasi tokia išvada: rotorinis variklis buvo ir lieka išskirtinės konstrukcijos motoru. Tačiau, nepaisant jo unikalumo ir įspūdingų charakteristikų, jis turi ir nemažai trūkumų, kurie neleidžia naudoti šio tipo variklių didesniu mastu.

Gamintojų nuotraukos





Vandenilis - ateities degalai

Jungtinės Amerikos Valstijos iškėlė uždavinį per artimiausius 10-15 metų atsikratyti naftos priklausomybės. Vienintelė išeitis – kuo greičiau pradėti serijinę automobilių, kurie naudoja vandenilį kaip degalus, gamybą. Europa nenori atsilikti, be to turi laikytis priimtų automobilinių teršalų išmetimo normų. 1993 metais buvo įvestos "Euro1", 1996 m. – "Euro 2", 1999 m. – "Euro 3" normos, o nuo 2005 m. planuojama įvesti "Euro 4". Ateityje automobilių transportui bus visiškai uždraustas teršalų išmetimas.

Didžiausias taršos šaltinis - automobilių transportas
Kuro degimo metu išmetamų teršalų kiekiai (kg/t kuro)

Teršalas	Benzininis variklis	Dyzelinis variklis	Elektros energijos gamyba	
			nafta	anglis
CO	395,0	9,0	0,005	0,25
NO_x	20,0	33,0	14,0	10,0
SO_2	1,55	6,0	20,8	19,0
Angliavandeniliai	34,0	20,0	0,42	0,1
Aldehidai (CH_x)	1,4	6,0	0,08	0,0025
Kietos dalelės	2,0	16,0	1,3	8,0

dr. Algirdas Šulčius

Automobiliai išmeta į atmosferą 92 proc. CO, 63 proc. angliavandenilių ir 46 proc. NO_x emisijos (Lietuvoje atitinkamai 75 proc., 16,6 proc. ir 9,5 proc.). Mobilių teršėjų (autotransportas ir kitos žemės ūkio, statybos mašinos, geležinkelis, civilinė aviacija, jūrų ir upių laivynas) išmetami į atmosferą teršalai bendrame emisijos balanse sudarė net 68,2 proc. Autotransporto išmetamų teršalų emisija mobilių taršos šaltinių emisijoje 1993 m. sudarė 97,4 proc. Seni, susidėvėję automobiliai dažnai yra blogos techninės būklės, todėl didžiuosiuose miestuose grūsties valandomis oro užterštumas gerokai viršija leistinas higienos normas. Apskaičiuota, kad, kol automobilio variklyje sudega 1 tona degalų, į aplinką išmetama apie 300 kg CO, 30 kg azoto oksido bei kitų kenksmingų medžiagų.

Šią problemą bandoma spręsti automobiliuose naudojant ne išmetimo dujų neutralizatorius, o pačių degalų katalizatorius. Tai leidžia sutaupyti apie 10-15 procentų degalų, be to, aplinkos tarša sumažėja apie 50 procentų. Ypač jie praverčia "Ikarus" tipo mieste kursuojančiuose autobusuose, taip pat taksi paslaugas teikiančiuose mikroautobusuose. Šiemet Lietuvoje buvo atlikta apklausa. Iš 1003 joje dalyvavusių respondentų į klausimą, kokio senumo yra jų automobilis, 31,3 proc. atsakė, jog 11-15 metų, o 38,6 proc. - daugiau nei 15 metų. Naujais ar apynaujais automobiliais važinėja mažiau nei 3 proc. gyventojų, dar 7 proc. nurodė turintys 4-7 metų senumo automobilius. Automobilių amžiaus vidurkis yra 14,6 metų, daugelis jų - be išmetamųjų dujų neutralizavimo įrangos, t.y. katalizatorių. Todėl iki 80 proc. mūsų miestų aplinkos oras yra užterštas iš automobilių išmetamais kenksmingais junginiais.

Įvairių tipų variklių palyginimas

Automobilių su benzininiu arba dyzeliniu varikliu efektyvumas labai mažas: naudingo veiksmo koeficientas (NVK) miesto sąlygomis siekia 10-12 proc, užmiestyje – 15-17 proc. Taigi apie 9 litrus benzino išlekia į atmosferą.

Automobilius, kurie naudoja vandenilį, galima skirstyti į 3 tipus:

1) automobiliai su vidaus degimo varikliais, naudojančiais vandenilį arba vandenilio mišinį;

2) automobiliai su elektros varikliu, kurį "maitina" vidaus degimo variklis, naudojantis vandenilį;

3) automobilis su elektros varikliu, kurį "maitina" kuro elementas.

Pirmojo tipo automobiliai naudoja arba gryną vandenilį, arba 5-10 proc. vandenilio priedo į pagrindinį kurą. Abiem atvejais padidėja NVK (antruoju atveju apie 20 proc.) ir sumažėja teršalų kiekis: CO sumažėja apie 1,5 karto, CH_x – apie 1,5 karto, NO_x - apie 5 kartus. Specialistai mano, kad tokio tipo automobiliai yra tik pereinamasis etapas prie trečiojo tipo automobilių.

Antrojo tipo automobiliai yra hibridiniai. Automobilių su elektros varikliais NVK 90-95 proc., t.y. gerokai didesnis nei automobilių su benzininiu (35 proc.) arba dyzeliniu varikliu (40 proc.). Tačiau tokių automobilių elementus kas 100 km keletą valandų reikia įkrauti. Taigi hibridinių automobilių NVK padidėja iki 30 proc., o teršalų, jei yra neutralizatorius, kiekiai neviršys normų, kurios įsigalios nuo 2005 m.

Nulinis išmetamų teršalų lygis pasiekiamas tik su trečio tipo automobiliais. Efektyviausi ir ekologiškiausi kuro elementai – vandenilio kuro elementai, kuriuose naudojamas polimerinis elektrolitas. Tokio elemento NVK - 75-85 proc. Beje, vandenilio kuro elemento teršalas yra geriamasis vanduo (H_2O). Šių automobilių efektyvumas miesto sąlygomis 5-6 kartus didesnis nei pirmo tipo automobilių.

Pagrindinė trečio tipo automobilių problema – vandenilio saugojimas. Jo juk nepripilsi į kuro baką. Mokslininkai nagrinėja įvairius variantus. Jį galima saugoti akumuliatoriuose, naudojant intermetalinių lydinių (9TiVaFe, CuNi ir kt.) hidridus, iš kurių išskiriamas vandenilis. Šiuo atveju vandenilio masė tesudaro tik 5 proc. Be to, problema yra mažas vandenilio išskyrimo laipsnis. Kiti būdai – saugoti skystu pavidalu (brangus) arba nanostruktūrų panaudojimas (tik tiriamas). Dabartiniu metu perspektyvus būdas vandenilio saugojimas didelio slėgio balionuose (apie 350 atm, o vandenilio masė sudaro 18 proc.) arba gaminti pačiame automobilyje vandenilį iš benzino (dyzelino) specialiuose reaktoriuose (vandenilio masė sudaro 10 proc.).

Kuro elementas

Tai pagrindinė trečiojo tipo automobilių detalė. Kuro elementams būdingos dvi svarbios ypatybės: 1) jie dirba tol, kol į kuro elementą teka kuras (šiuo atveju vandenilis ir oras); 2) kuro elementų nereikia įkrauti. Žinoma įvairių kuro elementų, bet jie skiriasi tik elektrolito tipu bei darbine temperatūra. Perspektyviausias yra kuro elementas su kieta jonine membrana, t.y. kietu elektrolitu. Jis dirba esant nedidelei 80 °C temperatūrai.

Didžiausia kuro elementų problema – jų kaina. Kadangi kuro elementų elektrodams gaminti reikalingas katalizatorius platina (Pt), tai ir didelė jų kaina. Tačiau mokslininkams jau pavyko sumažinti reikalingą kuro elementams Pt kiekį 100 kartų. Keliamas uždavinys dar du kartus sumažinti Pt kiekį. Todėl dabartiniu metu jau brangiausia kuro elementų dalis yra elektrolitas-membrana, kurią geriausiai gamina amerikiečių firma "Diupon". Jos kaina apie 700 eurų/m^2. O vidutinio automobilio kuro baterijai (tūris 90 l, svoris 60 kg, gaminamos energijos kiekis apie 60 kW) reikalingos kelios deçimtys m^2 tokio polimero. Mokslininkai siekia atpiginti šį polimerą ir "išmokyti" jį dirbti aukštesnėje - 150-200 °C - temperatūroje (padidėja NVK).

Pritaikymas

1979 m. įkurta Kanados kompanija "Ballard Power Systems" šiuo metu autotransportui jau gamina apie 280 kW kuro elementus. Šiuos elementus naudoja "DaimlerChrysler", "Ford Motor", GM, "Honda", "Hyundai", "Nissan", "Volkswagen" ir "Toyota". Be to, pastaroji firma ir "DaimlerChrysler" jau sėkmingai išbandė miesto sąlygomis autobusą ir lengvąjį automobilį. 1997 m. sukurtas konsorciumas su įstatiniu 1 mlrd. JAV dolerių kapitalu.

2002 m. "Toyota" ir "Honda" Japonijos ministrui pirmininkui jau įteikė automobilių su kuro elementais raktelius. Ministras pirmasis išbandė automobilius. Jie mažai skiriasi nuo įprastinių automobilių, tačiau yra praktiškai betriukšmiai. Tuo pačiu metu "Honda" pateikė Los Andželo miesto merijai analogiškus automobilius. Pagrindinė tokių automobilių problema – brangumas. Kol kas jie 40 kartų brangesni už analogiškus automobilius su vidaus degimo varikliais. Tačiau technologijos sparčiai tobulėja.

Maitintojo rūpesčiai

Audiosistemos komplektaciją kiekvienas renkasi pagal savo poreikius ir galimybes – pradedant nuo elementarios magnetolos "galvos" bei poros garsiakalbių ir baigiant sudėtinga instaliacija su keliais žemų dažnių garso stiprintuvais. Jeigu jau kalba pasisuka apie rimtesnę automobilio audiosistemą, kyla logiškas klausimas: "kuo visą tą govėdą maitinti?"

Rimas Padriezas

Problemos priežastis

Galingos garso aparatūros instaliavimas – tai ne tik keleto stiprintuvų bei garsiakalbių prijungimas. Paprasčiausias sistemos komponentų "dauginimas", neįvertinant automobilio elektros tiekimo sistemos galimybių, duoda ne itin patrauklius rezultatus – atsiranda garso iškraipymai, genda automobilio elektros sistemos komponentai ir t.t. Kartais neatsargus manipuliavimas garso reguliatoriumi, gali "išjungti" muziką negrįžtamai...

Galingos audiosistemos, orientuotos į "subo pompavimą", naudoja nemažą elektros energijos kiekį, o parinkus kokių 500 W galingumą, gerokai apkrauna automobilio elektros sistemą. Tad elektros sistemai negalint patenkinti išaugusios elektros energijos vartotojų "armijos", kalbėti apie audioaparatūros gamintojų deklaruojamas nominalias aparatūros charakteristikas nėra prasmės. Paprasčiausiai aparatūra nesugebės jų realizuoti. Priežastys elementarios ir turėtų būti žinomos kiekvienam, kas kokį kartą kitą (gal per klaidą) buvo mokykloje. Viską iš esmės nusako Omo dėsnis – įtampos kritimas grandinėje, esant papildomai apkrovai, sukelia srovės stiprumo padidėjimą. Kuo stipresnė srovė, tuo labiau "šyla" elektros tinklo komponentai.

Profesionalūs aparatūros instaliuotojai žino apie šias bėdas, tuo tarpu savarankiškai imantis veiklos, neretai tai pamirštama. Nieko nuostabaus – ne visi gali pasigirti, kad fizika buvo mėgstamiausias dalykas mokykloje. Turint galvoje šiuolaikinių automobilių elektros įrangos sudėtingumą, netgi specializuotų servisų "vilkams" ne visuomet pavyksta išspręsti elektros sistemų gedimus. Vis dėlto, pasitelkus elementarias sąvokas (vatai, voltai, amperai, omai ir t.t.) galima susidaryti bendrą supratimą, kas vyksta automobilyje, didinant elektros vartotojų skaičių.

Apkrovos didinimas

Garsi ir praturtinta žemais dažniais muzika, populiariai tariant "bumčikas",

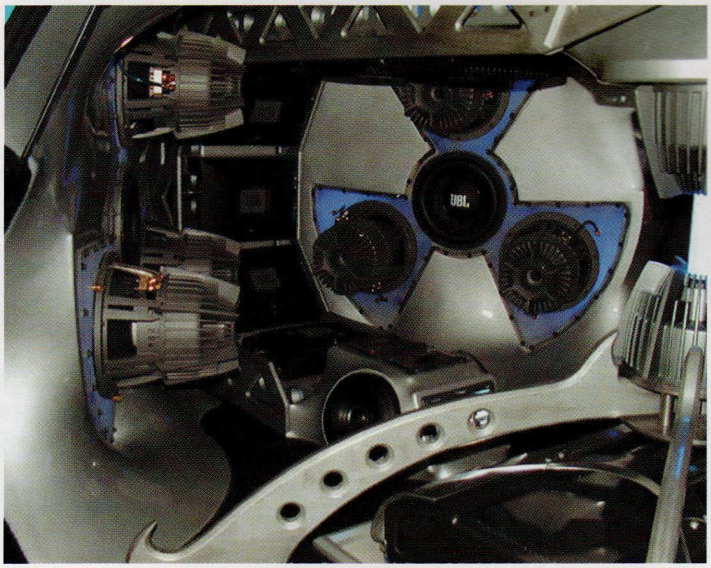
reikalauja galingo žemo dažnio garsiakalbio ("subvuferio"). Ir be abejo, jis įrengiamas automobilyje. Tačiau šią "akciją" – "subvuferio" įtraukimą į audiosistemos sudėtį reikėtų pradėti nuo automobilio elektros sistemos galimybių įvertinimo.

Tarkime, kad bus naudojamas "subas", kuris sunaudoja 300 W elektros energijos. Norint realizuoti "subo" potencialą, reikia sukonstruoti jam "dėžę", įrengti fazioinverterį ir, kas savaime suprantama, prijungti stiprintuvą, kurio išėjimo nominali galia artima "subvuferiui". Jeigu stiprintuvas bus nepakankamai galingas, gali atsirasti amplitudiniai – dažniniai signalo iškraipymai ir pasireikšti paties stiprintuvo perkrova. Pavyzdžiui, stiprintuvo galia - 300 W, tačiau jį įrengus, stiprintuvą maitinti turi automobilio elektros sistema. Kokio "elektros" kiekio reikės, galima nesunkiai apskaičiuoti, galingumą 300 W dalijant iš tinklo įtampos. Bet ne iš 12 voltų (čia sąlyginė įtampa). Realiai, varikliui veikiant, daugumoje automobilio komponentų įtampa vidutiniškai svyruoja apie 13,4 – 13,8 V. Taigi ir dalijam 300 W iš 13,8 V – gausime 21,7 A. Žodžiu, automobilio elektros sistema papildomai turi tiekti 21,7 A srovės.

Tai, kad automobiliuose įrengti akumuliatoriai ir generatoriai, tikriausiai niekam ne paslaptis. Jų pakanka standartinės automobilio įrangos bei elementarios audiosistemos, susidedančios iš kokio CD grotuvo ir keleto, pvz., 4-ių, garsiakalbių, maitinimui. Automobilių generatoriai vidutiniškai generuoja apie 60 A srovę. Taigi, jeigu mes pabandysime "pamaitinti" "subą" su stiprintuvu 21,7 A – tai reikš, kad vien jie sunaudos trečdalį generatoriaus pajėgumo. O jeigu audiosistemoje yra dar keli stiprintuvai? Šie, stiprinantys signalą "priekiui" ir "galui", tiek nereikalauja, tačiau bent 10 A reikės - susidaro jau 30 A arba beveik pusė generatoriaus pajėgumo (žinoma, konkrečiu atveju bus kitaip).

Galios balansas

Užvedus variklį, visus automobilio elektros energijos vartotojus maitina generatorius. Jis be visa to dar ir "krauna" akumuliatorių. Viskas funkcionuoja puikiai, kol elektros vartotojų poreikiai – t.y., jų naudojama elektros energija neviršija to, ką gali "pagaminti" generatorius. Jeigu poreikiai viršija generatoriaus galimybes, tam tikrą dalį gali kompensuoti akumuliatorius. Dar labiau didinant apkrovą ir pasiekus tokį lygį, kai generatorius su akumuliatoriumi nepajėgia patenkinti poreikių, ima kristi įtampa visame automobilio elektros tinkle. Kaip jau buvo minėta, krintant įtampai ir tuo pat metu didėjant srovės stiprumui, ima kaisti elektros grandinių komponentai. Iš esmės, įtampai nukritus iki 11 V, suveikia kai kurių stiprintuvų termoapsauga. Jeigu apsauga nuo perkaitimo nesuveikia, o stiprintuvų aušinimas nepakankamas, gali ir kas nors sudegti – pvz., tranzistoriai... Kita vertus, didelis įtampos kritimas automobilio elektros sistemoje ir šiaip gali prikrėsti eibių.



Kiek amperų?

Šiuolaikiniame automobilyje, kurio visi agregatai variklio skyriuje kompaktiškai "supakuoti", sunku perskaityti užrašus ant generatoriaus, jo parametrus galima susirasti kokiame nors žinyne ar pan. Galų gale galima pasiteirauti atstovybėje. Apskritai galima teigti, kad generatoriaus galingumo rezervas yra apie 10 A. Taigi, jeigu planuojama audiosistema naudos daugiau negu 10 A srovę, verta pagalvoti apie tai, "kur gauti elektros". Vienas iš sprendimų – panaudoti didesnės talpos akumuliatorių. Tai dalinis sprendimas, nes jeigu automobiliu važinėjama nedideliais atstumais, akumuliatorius gali būti nepilnai įkraunamas. Kita vertus, didesnės talpos akumuliatorius gali retkarčiais "pridengti" generatorių, kuris nepajėgia tiekti reikiamos srovės. Papildomas akumuliatorius irgi ne išeitis, turint omenyje, kad jį irgi turi krauti generatorius. Vienintelis tokios schemos privalumas – audiosistemos darbas, kai automobilio variklis išjungtas.

Momentinė atsarga

Didelės talpos kondensatorius – labai neblogas sprendimas, ypač tuomet, kai automobilio garso aparatūra veikia "ant ribos" ir nelauktai prisireikia "pūstelėti subą". Bet kuriuo atveju kondensatorius naudingas, nes sumažina įtampos svyravimus automobilio elektros tinkle. Kondensatorius reikiamu momentu atiduoda sukauptą potencialą ir, nieko nelaukdamas, vėl įsikrauna.

Vis dėlto, esant galimybei, verta pagalvoti apie kito arba papildomo generatoriaus įrengimą. Sumontuoti papildomą generatorių gali būti gana sudėtinga. Na, nebent kalbama apie kokį antros kartos "Golf" automobilį. Tuo tarpu naujesniuose automobiliuose variklio skyriuje dažniausiai būna "ankšta", nors kiekvienam konkrečiam atvejui galimi įvairūs sprendimai. Pvz., vietoje esamo generatoriaus galima sumontuoti didesnio galingumo generatorių. Gali būti taip, kad netgi nereikės konstruoti naujų kronšteinų ir t.t. Tik vėl klausimas – kiek galingesnį generatorių pasirinkti? Antro generatoriaus (arba galingesnio) klausimas kyla, kai vartotojų naudojamos srovės poreikis viršija jau minėtą 10 A atsargos ribą. Jeigu ji viršijama nedaug – tarkime, kokiais 10 A, tai galbūt pakaks tik galingesnio generatoriaus. Jeigu 20, 30 A – tuomet verta montuoti antrą generatorių. Šiaip ar taip, jeigu montuojama pakankamai galinga garso sistema (o tuo pačiu ir nepigi), išlaidos generatoriui procentiškai nuo instaliacijos "sąmatos" bus netokios ir didelės.

Opel Astra

Pirmos kartos "Opel Astra" pristatymas įvyko Vokietijoje 1991 metų vasarą. Šis automobilis buvo gaminamas iki pat 1998 metų pradžios. Naujas modelis taip skyrėsi nuo savo pirmtako "Opel Kadett", kad buvo nuspręsta jį pavadinti "Astra".

Nerius Markevičius

Šiek tiek istorijos

"Astra" vardas buvo pirmą kartą pavartotas Didžiojoje Britanijoje. Ten nuo 1980 metų gaminamas europinis "Opel Kadett" buvo vadinamas "Vauxhall Astra". Pagal populiarumą jis prisivijo garsųjį "Volkswagen Golf". Greitai "Opel Astra" tapo populiariu automobiliu visoje Europoje. Pirkėjų buvo tiek daug, kad buvo nuspręsta "Astra" gaminti ir kitose Europos šalyse: Anglijoje (ten ji parduodama kaip "Vauxhall"), Belgijoje, Portugalijoje, Ispanijoje, Vengrijoje ir net Lenkijoje. Vokietijoje "Astra" buvo antra pagal perkamumą. Tai nebuvo atsitiktinumas. Populiarumą lėmė tai, kad "Opel" pašalino trūkumus, kuriuos turėjo prieš tai gamintas "Opel Kadett" modelis.

"Opel Astra" išvaizda labai simpatiška. Dizaineriai, kurdami šį automobilį, nesivaikė naujausios mados. Automobilio dizainas kiek šabloniškas, bet tikrai nepasenęs. Šį automobilį renkasi ir vidutinio amžiaus žmonės, ir jaunesni. Tarp jaunesnių vairuotojų buvo labai populiari GSi modifikacija. "Opel Astra" buvo gaminama penkių kėbulų tipų: sedanas, hečbekas, universalas, kabrioletas, furgonas. Jų bazėje buvo gaminama daugiau nei 40 skirtingų modifikacijų. Nuo 1993 metų pasirodė kabrioletas, kuris buvo surenkamas Italijoje "Bertone" firmoje. 1994 metais "Opel Astra" buvo modernizuota. Buvo šiek tiek pakeista išvaizda: radiatoriaus grotelių forma, tamsinti galiniai žibintai. Pirmos kartos "Opel Astra" buvo pagaminta apie keturis milijonus. Kabrioletai buvo gaminami iki 2000 metų. 1998 metais pasirodė antros kartos "Opel Astra ", turėjusi indeksą G.

Pakaba ir transmisija

Konstrukcija tradicinė šiai automobilių klasei: variklis įmontuotas priekyje skersai, varantieji ratai - priekiniai. Priekinė pakaba "McPherson" tipo, gale - svirtinė-spyruoklinė. 1994 metais vietoj hidraulinių amortizatorių buvo pradėti montuoti dujiniai. Į GSi modifikaciją buvo montuojama antipraslydimo sistema. Taip pat GSi modifikacijos turi kiek kitokią pakabos konstrukciją.

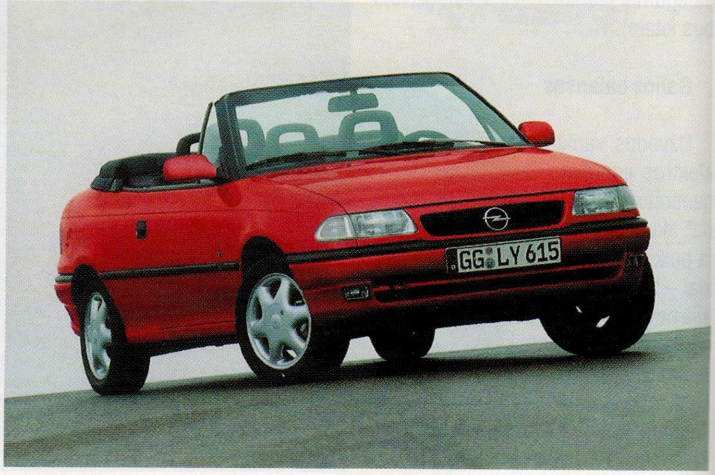
Į "Opel Astra" buvo montuojamos penkių laipsnių mechninės arba keturių laipsnių automatinės pavarų dėžės.

Vidus

Salonas gana erdvus. Labai geras matomumas vairuotojo vietoje. Didelis sėdynių reguliavimo diapazonas. Gera ventiliacinė sistema (daugiakanalė su oro filtru). Priekinis ir prietaisų skydeliai apipavidalinti tradiciniu "opelišku" stiliumi. Didele bagažinės talpa pasižymi visos modifikacijos. Ypatingai didelė universalo bagažinė. Salonas gerai izoliuotas. Automobilis turi aukštą pasyvaus ir aktyvaus saugumo lygį. Nuo 1994 metų į standartinę komplektaciją įėjo dvi priekinės saugos pagalvės.

Varikliai

Automobilis pasižymi labai plačia variklių gama. Dalį jų jis paveldėjo iš "Kadett". Vartotojas galėjo rinktis iš devynių variklių gamos: 1,4 litro 60-80 AG, 1,6 litro 75-100 AG, taip pat galingesnius 1,8 litro (su dviem skirstymo velenėliais, 16 vožtuvų, 115 AG), 2 litro 136 AG ir 2 litro darbinio tūrio (su dviem skirstymo velenėliais, 16 vožtuvų, 150 AG). Norintys važiuoti ekonomiškai galėjo rinktis iš dviejų 1,7 litro darbinio tūrio (japonų firmos "Isuzu") dyzelinių variklių (68 AG, o su turbokompresoriumi 82 AG). Nuo 1993 metų buvo pradėti montuoti "Ecotec" varikliai, o nuo 1995 metų - 1,8 ir 2 litro darbinio tūrio varikliai (su 16 vožtuvų) turėjo elektroninę sistemą. Jos dėka buvo



gaunamas maksimalus sukimo momentas nepriklausomai nuo variklio alkūninio veleno apsisukimų. 2 litro darbinio tūrio (150 AG) varikliai buvo montuojami į lenktyninius "Opel" automobilius. Šis variklis buvo montuojamas ir į automobilius su hečbeko ir furgono kėbulais. Kai kuriose modifikacijose su benzininiais varikliais yra oktaninio skaičiaus perjungiklis,todėl galima naudoti 92-o arba 95-o oktaninio skaičiaus benziną. Reikia žinoti, kad naudojant žemesnio oktaninio skaičiaus benziną variklio galia sumažėja.

Variklių resursas yra apie 350 tūkstančių kilometrų, o tai nuvažiuojama per maždaug 11 metų. Skirstymo dirželį reiktų keisti kas 60 tūkstančių kilometrų. Daugelis gamintojų negamina detalių kapitaliniam variklio remontui, tačiau "Opel" gamintojai daro net trečio remonto komplektus (įdėklus, žiedus ir t.t.).

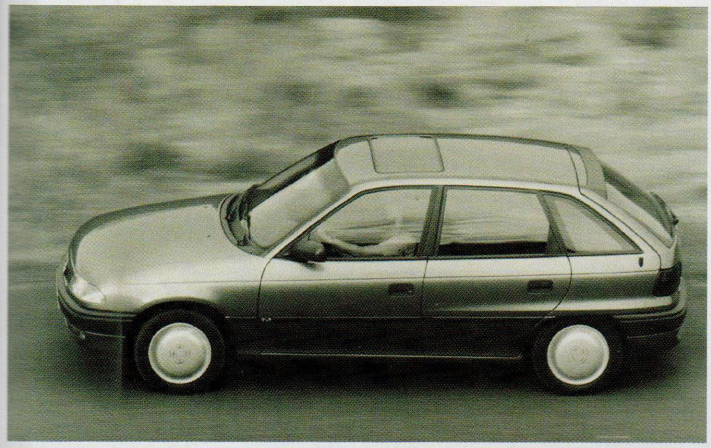
Kėbulas

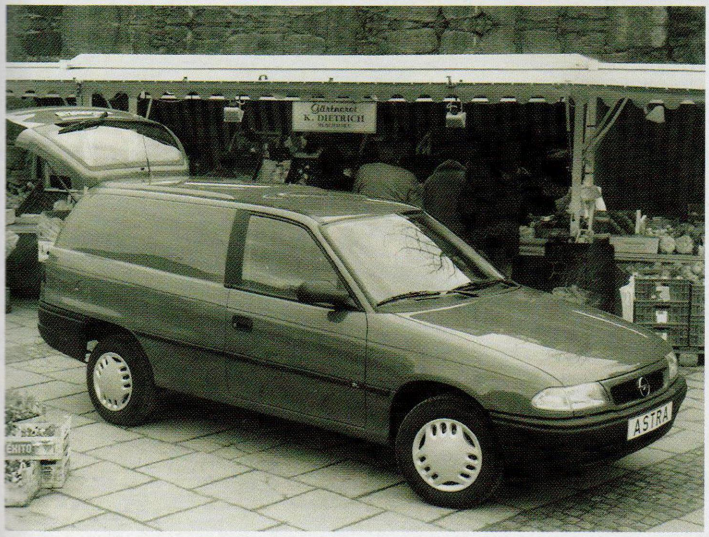
Kėbulas pasižymi gana gera antikorozine apsauga. Gamintojo garantija buvo šešeri metai kiauryminiam prarūdijimui. Aerodinaminio pasipriešinimo koeficientas - 0,32, GSi modifikacijos kiek geresnis - 0,3.

Gedimai

Kokybė, ypač iki modernizacijos 1994 metais, nebuvo gera. Firma daug kartų atšaukė automobilius remontui. Rimti gedimai pasitaiko retai. Dažnas dantytų ir pleištinių diržų priešlaikinis išsidėvėjimas. Situacija pagerėjo 1993 metais, kai vietoj jų buvo pradėti montuoti plokšti diržai. Dyzeliniuose varikliuose yra dažni išmetimo sistemos gedimai. Dažnai dėl trinkelių korozijos užsikerta galiniai stabdžiai. Pakaba yra patikima, amortizatoriai veikia 50-60 tūkstančių kilometrų, sankaba - apie 60-80 tūkstančių kilometrų. Viskas priklauso nuo eksploatavimo sąlygų.

Automobilio yra pigi ir paprasta eksploatacija. Konstrukcija yra nesudėtinga, todėl jį galima remontuoti ir patiems. Taigi galima pasakyti, kad nusipirkusieji "Opel Astra" tikrai ja nenusivils.





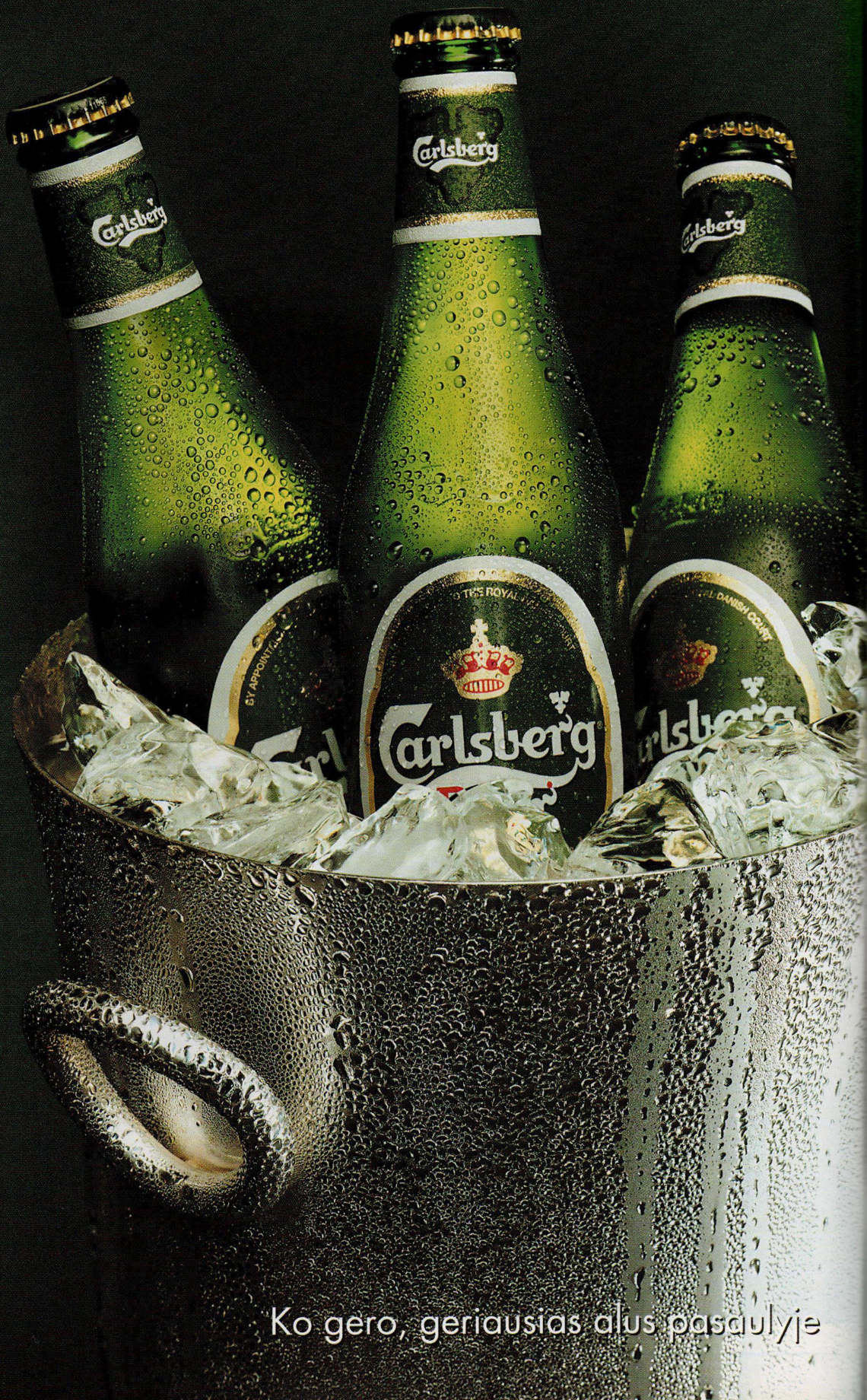
Techninės "Opel Astra GL" (sedanas) charakteristikos

Vietų skaičius	5
Svoris	1020 kg
Maksimalus svoris	1495 kg
Maksimalus greitis	190 km/h
Įsibegėjimo laikas 0-100 km/h	11 s
Degalų sąnaudos l/100km	
90 km/h	5,3
120 km/h.	6,8
mieste	9,2
Standartiniai padangų išmatavimai	175/70R13
Ilgis	4239 mm
Plotis	1696 mm
Aukštis	1379 mm
Bazė	2517 mm
Minimali prošvaisa	135 mm
Darbinis tūris	1598 cm ^{3}
Galia	75 AG, esant 5200 aps./min
Maks. sukimo momentas	125 Nm, esant 2800 aps./min
Pavarų skaičius	5

Detalių kainos (naujų):

Priekinis sparnas	69 litai
Priekinis dangtis	190 litai
Buferis	125 litai
Priekinis žibintas	150 litai
Slenkstis	42 litai
Veidrodėlis	75 litai
Grotelės	38 litai
Vidinė arka	38 litai
Priekinis amortizatorius(dujinis)	189 litai
Galinis amortizatorius(dujinis)	107 litai
Stabdžių kaladėlės (priekinės - galinės)	61 - 58 litai

Pralaužia ledus.



Ko gero, geriausias alus pasaulyje

"Mersedesas"... ant "mersedeso"

Liucijus Suslavičius

Lietuvoje vis labiau populiarėjant "džiperių" klubams, tai vienas, tai kitas bekelės aistruolis ryžtasi pasigaminti supervisureigį, važiuojantį ten, kur "sėda" net ir pačių garsiausių firmų džipai. Receptas dažniausia būna vis tas pat s– rusiško armijos sunkvežimio GAZ 66 važiuoklė, sutrumpinama tiek, kad tiktų lengvojo visureigio ("Nissan Patrol", "Toyota Landcruiser" ar tiesiog UAZ 469) kėbulas, parenkamas reikiamos galios variklis, ir įspūdingas monstras yra! Galbūt tai būdinga tik buvusios TSRS piliečiams, negalintiems laisvai nusipirkti amerikietiškų "hamerių"?

Pasirodo, tokia "visureigių bacila" yra užsikrėtę net kai kurie sočios ir turtingos Vokietijos "džiperiai". Jų supervisureigių gamybos receptas toks pat, tik, aišku, GAZ 66 jie nenaudoja. Kam, jei jie gali įsigyti padėvėtą "unimogą", kuris geriau tinka tokiems perdirbimams, nei didelis, dviejų tonų GAZ 66, be to, turi unikalią važiuoklę. Neužmirškime, dar pirmaisiais pokario metais sukurta technologinė transporto priemonė "Unimog", iš esmės buvusi traktoriaus, visureigio ir sunkvežimio hibridu, turėjo elastingą, didelius perkreipimus atlaikantį rėmą, varančiųjų tiltų pakabą su cilindrinėmis spyruoklėmis, tiltų karterius su rėmo skersinius jungiančiais vamzdžiais, kurių viduje - kardano velenai. Pasikeitė kelios "unimogų" kartos, dešimteriopai išaugo jų variklių galia, bet bendra "Mercedes Benz Unimog" koncepcija nepakito iki šiol. Ji garantuoja "unimogams" neprilygstamą pravažumą.

Broliai Paulius ir Peteris Stolzai iš Vesobruno vietovės savo reikalams bei "pasidraskymui" bekelėje nusprendė pasigaminti visureigius, kuriuos juokais pavadino "G-mogais", mat ant senų "Unimog" važiuoklių jie sumontavo sąvartyne įsigytus G klasės "Mercedes Benz" džipų kėbulus.

Pirmajam "G-mogui" buvo panaudota "Unimog 403" važiuoklė, sumontuotas 160 AG 6 cilindrų dyzelis OM 352 ir pačių brolių sukonstruota iš dviejų "Unimog" pavarų dėžių transmisija, turinti 32 pavaras į priekį ir 16 atgal. Su ja "Mercedes Benz 230 GE" modelio penkiavietį kėbulą turintis visureigis pasiekia 100 km/h greitį. Šis du metus (1200 darbo valandų) gamintas automobilis turi sertifikatą ir tarnauja kasdieniniams pasivažinėjimams, o kai reikia - kaip priekabų vilkikas. Papildoma įranga – priekyje sumontuota 6 tonų gervė "Werner F65".

"Kovine mašina", naudojama džiperių konkursuose, broliams tapo antrasis "G-mog", sukurtas naujesnio ir kiek didesnio"Unimog U406" pagrindu. Jo kėbulas – irgi "Mercedes Benz GE 230", tačiau supaprastintas ir perdarytas į pikapą. Apie šiame visureigyje sumontuoto variklio galią bei greitį broliai visada sako – "Didesnis nei reikia!". Ir jie teisūs – per 500 darbo valandų pagamintas automobilis pravažumu, bent jau Vokietijoje, neturi sau lygių.

Beje, ne visi siekia tokių ekstremalių rezultatų. Yra norinčių važinėti komfortiškai net ir bekele. Štai ponas Mareksas (Marex) iš Gagenano nusipirko padėvėtą, oro uoste lėktuvus tampiusį "Unimog 406" ir dailiai perdirbo jį į 7 vietų miniveną, panaudodamas serijinių "Unimog" kabinų elementus. Automobilis dailus, pakankamai komfortiškas, o pravažumu aplenkia bet kokį serijinį džipą.

Tęsiame ištraukų ciklą iš rengiamos spaudai knygos

"Kelių eismo taisyklių istorija"

Pradžia – žurnalo 3-jame numeryje

dr. Vigilijus Sadauskas

Autobusus ir verslinius lengvus automobilius (taksi) aptarnaujantiems taisyklės

Autobusus ar lengvus automobilius (taksi) aptarnaują, t.y., šoferiai, konduktoriai ir kontrolieriai:

1) turi būti švariai apsirengę ir vilkėti vilkėti miestuose važinėjančiuose autovežimiuose miesto burmistro nustatytą ir Vidaus Reikalų Ministro patvirtintą, o užmiesčiuose – Susisiekimo ministerio nustatytą uniformą;

2) turi būti blaivūs, laikytis Viešaisiais keliais judėjimo įstatymui vykdyti taisyklių, gerai žinoti savo pareigas ir mokėti valstybinę kalbą;

3) turi su keleiviais elgtis mandagiai, praçomi turi pasakyti kada ir kur autoveÜimiai išvyksta, turi sustabdyti autobusus visose nustatytose sustojamosiose vietose, o užmiestyje – ir tose vietose, kur yra laukiančių ar norinčių išlipti keleivių, prie sustojamųjų vietų priminti vietų pavadinimus, padėti keleiviams susitvarkyti su vežiniu, į klausimus atsakinėti mandagiai ir, apskritai, teikti keleiviams pagalbą;

4) turi žiūrėti, kad keleiviai laikytųsi keleiviams nustatytų taisyklių. Keleiviams taisyklių nesilaikant, turi juos mandagiai įspėti. Keleiviui atsisakius teisėtus tarnautojo reikalavimus vykdyti, tarnautojas gali kreiptis į policiją;

5) turi mandagiai elgtis su judėjimui tvarkyti skirtais asmenimis ir su auto stočių ir vykdyti jų teisėtus reikalavimus.

Autobusus ir taksi aptarnaujantiesiems, važiuojant su keleiviais, draudžiama: rūkyti, gerti svaiginamuosius gėrimus, lošti kortomis, spjaudyti, prekiauti, kelti triukšmą, kabinti drabužius matomoje vietoje, užimti kitų keleivių sėdimas vietas, jei vietų stinga. Taip pat stovimuose vietose ir stotyse draudžiama ant sėdynių gulėti.

Konduktorius turi žiūrėti, kad autobuso viduje būtų švaru, kad durys, langai, užraktai, rankenos ir visos iškabos būtų švarios ir tvarkoje, o taip pat, kad išoriniai ženklai ir užrašai atitiktų važiuojamąją kryptį ir paskyrimo vietą.

Konduktorius turi turėti smulkių pinigų ir duoti grąžą kartu su bilietu. Banknotų, stambesnių kaip 10 lt., konduktorius gali nekeisti. Keleivių paliktus ar užmirštus daiktus konduktorius turi tuojaus atiduoti kam jie priklauso; jei nežino kieno tai daiktai, turi juos perduoti stoties administracijai.

Taksi šoferis negali atsisakyti vežti keleivių.

Autovežimių ir arklių vežimų savininkų pareigos ir atsakomybė

Autovežimio savininkas yra atsakingas už autovežimio blogą išorinę ir vidaus išvaizdą, švaros stoką, blogas sėdynes, nebuvimą reikalingų iškabų su užrašais ir atsarginių dalių, už blogas padangas ir kameras, nebuvimą įrankių smulkiam remontui ir visus kitus autovežimio įrengimo trūkumus, kurių šios taisyklės reikalauja.

Užmiesčio autobusai ir taksi kelyje turi turėti šiuos įrankius ir dalis:

- keltuvą;
- oro siurblį;
- klijų gumai ir lopų;
- įrankius padangoms nuimti;
- rankeną varikliui užsukti;
- 2 atsargines elektros lemputes (priešak. ir užpak. žibintuvams);
- izoliuojamą kaspiną;
- raktą švediską ar prancūziską;
- 2 suktuvus;
- torcinių raktų kiek reikia;
- plaktuką iki ½ kg
- plokščias reples;
- 2 atsargines žvakes;
- uždegimo nutraukėjui raktelį ir atsarg. kontaktus.

Be to, žiemą:

- grandines sniegui;
- kastuvėlį.

Autovežimio savininkas neturi teisės versti šoferio važiuoti į kelionę, jei autovežimiai techniškai yra netvarkoje arba neaprūpina degama ir tepama medžiaga, atsarginėmis dalimis ir reikalingais smulkiam autovežimio remontui įrankiais.

Autovežimiams aptarnauti pasamdyti turi turėti normalų poilsį. Autovežimių šoferiams ir konduktoriams draudžiama važinėti per parą daugiau kaip 8 val. miestuose ir daugiau kaip 12 val. su pertraukomis užmiesty. Už šio straipsnio nesilaikymą atsako autovežimio savininkas.

Šoferio teisių įgijimas

Autovežimį valdyti tegali, kas turi valdomojo autovežimio rūšiai tinkamą šoferio liudijimą – šoferio knygelę.

Tikrosios tarnybos kariams ją atstoja karinis šoferio liudijimas.

Atvykstantiems iš užsienio, šoferio knygelę atstoja tarptautinis liudijimas automobiliui valdyti.

Abišalumo principu atskirų valstybių automobilininkai nuo šių liudijimų gali būti atleidžiami ir gali važinėti Lietuvoje su savo krašto duotomis vidaus šoferio knygelėmis.

Asmens reikalams autovežimiams valdyti šoferio liudijimą gali gauti asmuo nejaunesnis kaip 17 metų, išlaikęs šoferio egzaminus ir pristatęs savo tėvų arba rūpintojų valsčiaus viršaičio ar miesto burmistro paliudyta pasižadėjimą raštu atlyginti visus nuostolius, jeigu per autovežimį valdančio nepilnamečio kaltę tokių nuostolių kam nors būtų pridaryta, iki nepilnamečiui sukaks 21 metai amžiaus.

Versliniams autovežimiams valdyti šoferio liudijimą gali gauti tik Lietuvos pilietis, nejaunesnis kaip 21 metų ir išlaikęs šoferio egzaminus.

Šoferiams egzaminuoti komisija sprendžia prašymus tų, kurie nori laikyti šoferio teisei įgyti egzaminus, juos egzaminuoja, išlaikiusiems duoda autovežimiams valdyti šoferio liudijimus, sprendžia šoferio liudijimų atėmimo klausimus ir skundus tais reikalais.

Už egzaminus šoferio liudijimui įgyti automobiliams valdyti imama 25 litai, motociklams valdyti – 10 litų, kurie įmokama valstybės iždui.

Kas nori įgyti šoferio liudijimą, turi paduoti šoferiams egzaminuoti komisijai prašymą.

Prie prašymo reikia pridėti:

1. dvi fotografijas;
2. gydytojo duotą, vienerius metus galiojantį sveikatos liudijimą; šiuos pažymėjimus gali duoti apskričių ar miestų gydytojai, valstybės ir savivaldybių ligoninių ir kariuomenės dalių gydytojai;
3. policijos raštelį, kad komisijai pasiųsta pažymėjimas; policijos pažymėjimo nereikia teims, kas nori gauti šoferio liudijimą asmens reikalams autovežimiams valdyti;
4. kvitą, kad įmokėta į valstybės iždą už egzaminus nustatytas mokestis.

Šoferiams egzaminuoti komisija, iš norinčiojo gauti šoferio liudijimą, turi teisę pareikalauti psichotechninio tyrimo liudijimo, kad kandidatas savo psichofizinėmis ypatybėmis tinka šoferio profesijai.

Išlaikę egzaminus, gauna nustatytos formos šoferio liudijimą. Šoferio liudijimas yra dviejų kategorijų. Pirmos kategorijos šoferio liudijimas yra raudonos spalvos ir duoda teisę valdyti verslinius: 1. Automobilius ir autosunkvežimius arba, 2) visų rūšių autovežimius.

Visų rūšių autovežimius valdyti šoferio knygelė gali būti duodama šoferiams, turintiems nemažiau kaip 2 metus šoferio praktikos ir išlaikiusiems pakartotinus egzaminus.

Antros kategorijos çoferio knygelė yra žalios spalvos ir duoda teisę valdyti: 1) automobilius, kurie naudojami asmens reikalams, arba 2) motociklus.

Šoferio knygelė duodama 5 metams. Tačiau šoferiams egzaminuoti komisija gali knygelę bet kada atimti, tam tikram laikui arba visam laikui, jei tik patiriama, kad šoferis neatitinka šiai pareigai statomų reikalavimų, arba yra pakartotinai nusižengęs važinėjimo tvarkai. Penkeriems metams išėjus, kas nori pailginti šoferio knygelę, turi egzaminų komisijai įrodyti, kad jis tiek savo sveikata bei psichofizinėmis ypatybėmis, tiek savo elgesiu tebetinka šoferio pareigoms eiti. Egzaminų komisija nutaria ar šiam asmeniui reikia daryti patikrinamuosius egzaminus. Mokestis už pailginimą bei patikrinamuosius egzaminus šiuo atveju neimamas.

Norinčius važinėti motociklais egzaminuoja apskričių valdybų arba pirmaeilių miestų burmistrų autovežimiams tikrinti skirtieji.

Egzaminus išlaikiusiems duodamas tam tikras liudijimas.

Norintieji motociklu važinėti gali laikyti egzaminus ir šoferiams egzaminuoti komisijoje ir gauti iš jos atitinkamą liudijimą.

Liudijimus, duotus motociklais važinėti, šoferiams egzaminuoti komisija gali bet kada atšaukti, tam tikram laikui arba visam laikui, jei tik patiriama, kad tokį pažymėjimą turįs yra pakartotinai nusižengęs važinėjimo tvarkai.

Signalizacijos ženklai ir judėjimo tvarkos priežiūra

Keliuose – kelių administracija, miestuose – miestų burmistrai gali:

1. skirti kelius, gatves ar jų dalis judėjimui tik tam tikros rūšies važiuojamoms priemonėms, pėstiems, jojikams, dviratininkams ir kt.;

2. uždaryti visai ar laikinai kelius, gatves ar jų dalį tam tikros rūšies važiuojamoms priemonėms, pėstiems ar kt.;

3. skirti kelius, gatves ar jų dalis, kur judėjimas galimas tik viena kryptimi;

4. atskiriems keliams, gatvėse ar jų dalyse nustatinėti važiuojamoms priemonėms važiuojamą greitį, gabaritus ir maksimalinį leidžiamą svorį;

5. nustatinėti atskiroms gatvėms ir keliams važiuojamą jų pirmumą;

6. išimtinais atsitikimais policijos vadas turi teisę taikinti 2 ir 3 punktus trumpam laikui.

Kiekvienas aprėžimas judėjimo, jo greičio, leidžiamo svorio ir pan. dalykų ženklinamas nustatytais signalizacijos tarptautiniais ženklais ir parašais.

Kai keliu, gatve ar jos dalimi yra uždraustas judėjimas dėl blogo kelio ar tilto, ar atliekamų čia darbų, tai draudžiamoji vieta turi būti iš abiejų kelio ar gatvės galų aptverta ir, be to, pastatyti reikalingu atstumu įspėjamieji ženklai. Prie aptvėrimų dieną iškabinamos gerai matomos raudonos vėliavėlės, o naktį – raudonos šviesos žibintuvai.

Reklaminės iškabos prie kelio tegali būti statomos tik už griovio ir taip, kad jos nekliudytų gerai matyti kelio signalizacijos ženklų ir nepainiotų jų. Leidimus prie kelio reklamoms kabinti duoda kelių administracija.

Kiekvienas važiuotojas ar jojikas turi klausyti policijos, karinių sargybų ir tų kelių prižiūrėtojų, kuriems yra pavesta žiūrėti susisiekimo tvarką ir, jiems pareikalavus, turi tuojau sustoti. Šiems pareikalavus, važiuotojas ar jojikas turi parodyti šoferio knygelę, važiuojamai priemonei duotą leidimą ar pažymėjimą bei pasą.

Kiekvienas pėsčiasis, gyvulių varovas ar keleivis turi klausyti policijos, jos nurodymus vykdyti ir, pareikalavus jai, turi parodyti savo pasą bei asmens liudijimą.

Policija arba kam yra pavesta žiūrėti susisiekimo tvarkos, važiuojamąją priemonę stabdo tik jai nusižengus važiuojamoms taisyklėms ar kitai svarbiai priežasčiai esant.

Kas turi teisę prižiūrėti užmiesčio susisiekimo tvarką, aprūpinami Vyr. Kelių direktoriaus liudijimais.

Kas prižiūri autobusų judėjimo tvarką miestuose, aprūpinami miesto burmistro pažymėjimais.

Šie asmens, žiūrėdami susisiekimo tvarkos, turi turėti su savimi aukščiau sakytus liudijimus ir juos rodyti sustabdytųjų dėl pastebėto nusižengimo važiuojamųjų priemonių važiuotojams, kai jie to pareikalauja.

Važiuojamąją priemonę sustabdo policijos tarnautojas, karys sargybinis ar kelių priežiūros agentas su uniforma:

1. dienos metu – iškeldamas ranką aukštyn;

2. nakties metu – iškeldamas ir mosuodamas bet kurios šviesos žibintuvą arba, jei neturi žibintuvo, kaip ir dieną, iškeldamas ranką aukštyn.

Nusižengus šioms taisyklėms baudžia apskrities viršininkas pagal Viešaisiais keliais judėjimo įstatymo 27 str., remdamasis policijos surašyta byla arba Eismo direktoriaus bei kelių rajono viršininkų ar miestų burmistrų pristatymais. Apie uždėtą baudą verslinių autovežimių savininkui ir autovežimius aptarnaujančiam personalui pagal Eismo direktoriaus ar rajono viršininko pristatymus apskrities viršininkas praneša Eismo Direkcijai.

Apskrities viršininkas ar Eismo direktorius gali pasiūlyti (laikinai ar visai) šoferiams egzaminuoti komisijai atimti šoferiui teisę, kai jis pakartotinai nusižengęs Viešaisiais keliais judėjimo įstatymui vykdyti taisyklėms.

Pastabos. Policija turi sekti, kad autovežimių savininkai turėtų keleiviams ir kroviniams vežioti reikalingus verslo leidimus. Autovežimių savininkus, kurie neturi reikalingų leidimų bei pažymėjimų, policija turi pristatyti apskričių viršininkams bausti pagal Viešaisiais keliais judėjimo įstatymo 27 str.

Lengviems automobiliams, naudojamiems verslo reikalams, plentų ir vandens kelių valdybos arba kelių rajonų leidimai bei pažymėjimai nereikalingi, jei jie naudojami verslo tikslu keleiviams vežioti miestuose, užmiestyje kursuoja pripuolamai.

Verslo reikalams naudojamiems automobiliams, kurie dažniausiai arba išimtinai kursuoja užmiestyje, turi būti išimti pažymėjimai bei leidimai iš plentų ir vandens kelių valdybos arba plentų rajonų; šiuo atveju vežiojimo rinkliava sumokama valstybės iždui.

Klaipėdos krašto gyventojai teisės normų nėra įpareigoti turimus dviračius registruoti vietos valdžios įstaigose. Todėl kuriam Klaipėdos krašto gyventojui dviračiu atvykus į kitą valstybės vietą, policija, sekdama dviračių registravimą, turi tik patikrinti jo asmens dokumentus. Jei pagal dokumentus asmuo pasirodytų gyvenąs Klaipėdos krašte, tad jam jokių kliūčių nedaroma. Jei pasirodytų asmuo gyvenąs kitoje valstybės vietoje, tad reikia daryti reikalingų žygių nusižengusį dėl dviračio neregistravimo nubausti. Tokiam policijos žygiui pagrindas yra Viešaisiais keliais judėjimo įstatymo str. 15.

Klaipėdos kr. autonominių įstaigų duotieji šoferio liudijimai verslo reikalams galioja tik Klaipėdos krašte, tačiau su tokiu liudijimu to krašto gyventojai gali šoferio amatu verstis visoje Lietuvoje.

Kelių signalizacijos ženklai

Pavojaus signalai.

1. Šių signalų lygiašoniai trikampiai turi 0,70 m šonų ilgumą.

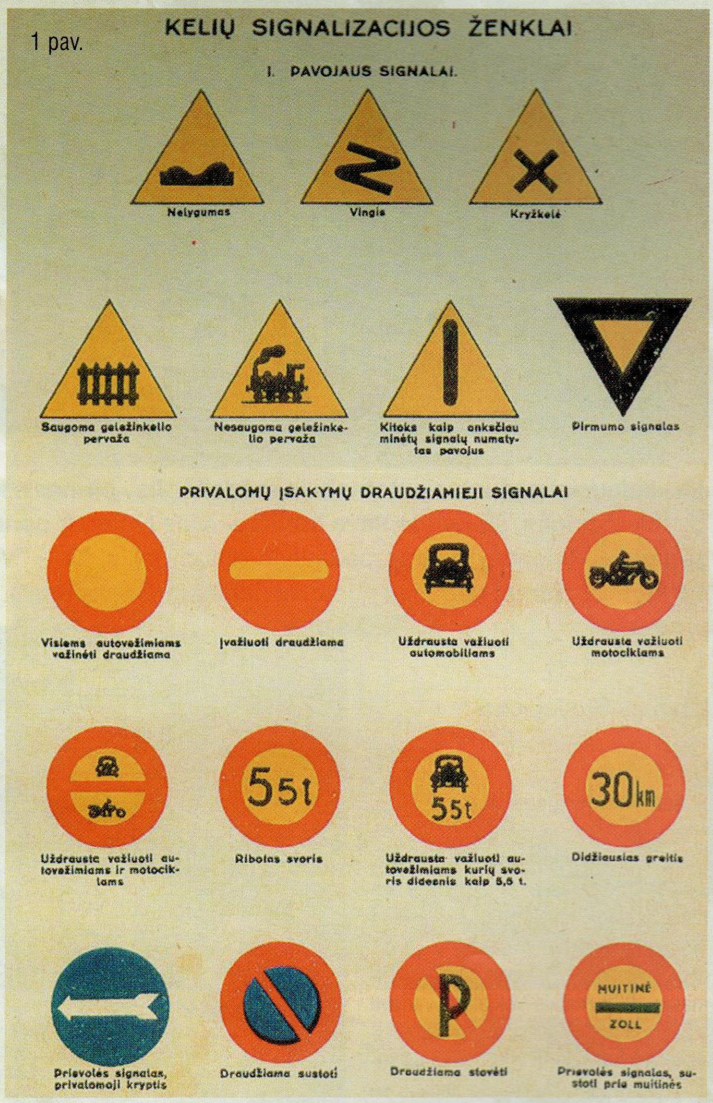
2. 1 pav. signalas statomas prieš staigius įdubimus, kai greičiau važiuojant gresia pavojus smarkiai sukrėsti.

3. 2 pav. signalas statomas: 1) prieš vingius, kai tiesusis intarpas yra mažesnis kaip 100 m, 2) prieš vienainius (paprastus) pasisukimus, kur radius yra plentuose mažesnis kaip 75 m ir vieškeliuose – mažesnis kaip 30 m, 3) kai vienainiame pasisukime per medžius, trobesius ar kitus vietos daiktus matyti yra tiek blogai, kad važiuodamas šoferis temato prieš save kelio mažiau kaip 150 m.

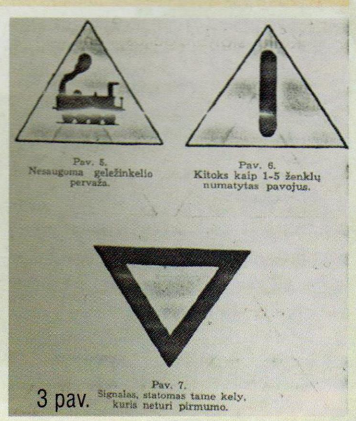
4. 3 pav. signalas statomas prieš kryžkeles (sauskelių persikirtimą).

Iš "Viešaisiais keliais judėjimo įstatymui vykdyti taisyklių" ("Valstybės žinios", 1936 09 02)

1 pav.



2 pav.

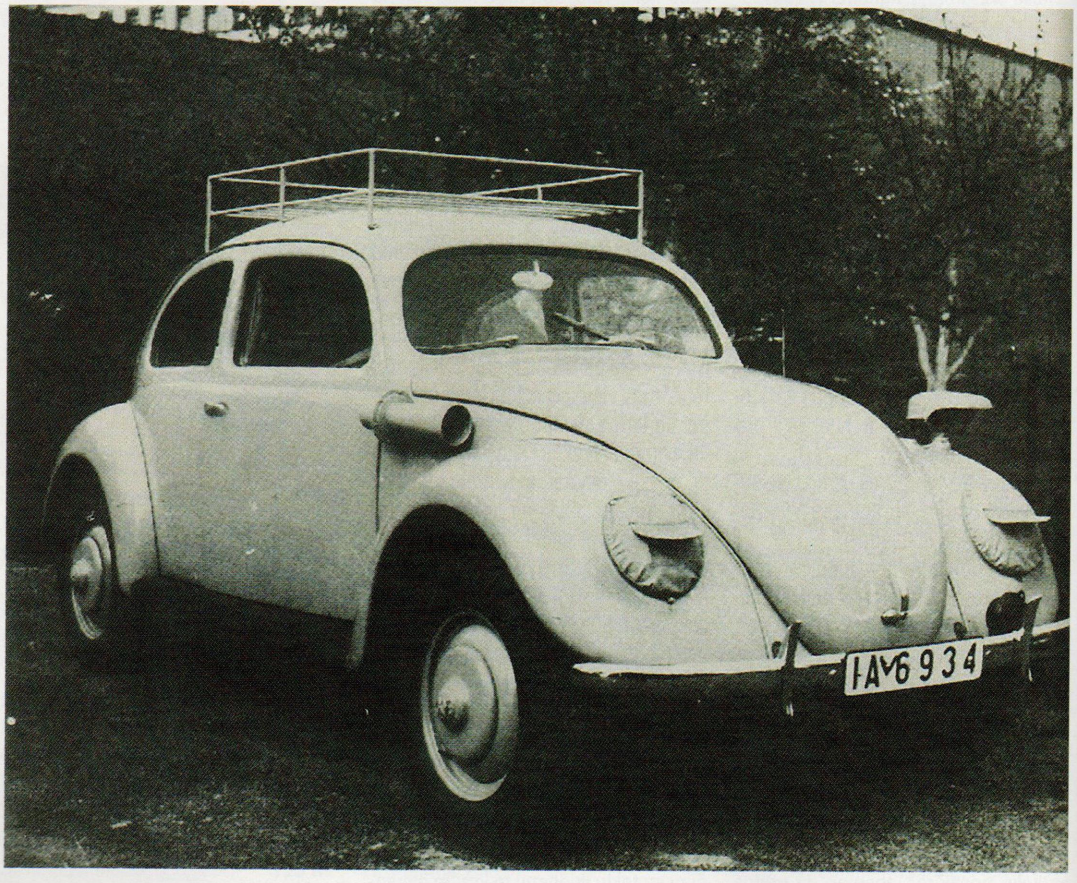


3 pav.

VW – politikos kūdikis

Jis - ilgiausiai gamintas automobilio modelis. Jis - pirmasis ir vienintelis keliolikos vairuotojų kartų vairuotas automobilis. Tai tas etalonas, su kuriuo savo konstrukcijas lygino ir bandė jį pranokti dešimtys konstruktorių. Jis - populiariausias ir geriausiai žinomas visame pasaulyje automobilis. Tai - "Volkswagen", sukurtas 1937-aisiais, pradėtas gaminti 1940-aisiais ir tik šiemet pagaliau nustojęs riedėti nuo konvejerio. Tad dar kartą pažvelkime į legendinį "vabalą" ir prisiminkime jo istoriją.

Liucijus Suslavičius



Kas "Volkswagen" "tėvas"?

Vyrauja nuomonė, jog originalios konstrukcijos aptakaus mažalitražio automobilio projektą sukūrė Austro–Vengrijoje gimęs genialus konstruktorius Ferdinandas Porsche. Vadovaudamasis 1933 metais Vokietijos vadovu tapusio nacionalsocialistų partijos lyderio Adolfo Hitlerio nurodymu, jis sukūrė keturvietį ("vaikai turi keliauti su tėvais"), oru aušinamo variklio varomą ("ne kiekvienas vokietis turi garažą"), aerodinamiškos formos ("automobilis turi būti tinkamas važinėti automagistralėmis") automobilį, kuris kainuotų tik 990 markių. Tikrovė yra kiek kitokia. Visų pirma aptakaus automobilio su oru aušinamu varikliu gale ir nepriklausoma visų ratų pavara projektą dar 1927 metais pasiūlė kitas Austro-Vengrijoje gimęs gal net labiau genialus nei F. Porsche automobilių konstruktorius Bela Barenyi. Beje, jo pir-

menybė buvo įrodyta 1952 metais visoje Europoje nuskambėjusiame teismo procese. F. Porsche tik įkūnijo B. Barenyi įdėjas metale. Antra, konstruktoriui užduotį davė ne A. Hitleris (su " folksvageno " projektu jis buvo supažindintas vėliau), o jo vairuotojas ir tuo metu įtakingas nacionalsocialistų partijos narys Jakobas Werlinas. 1934 metų sausio 17 dieną F. Porsche pateikė savo raštišką nuomonę apie galimybę sukurti ir gaminti pilnavertį nebrangų " automobilį liaudžiai". Šiame A. Hitleriui adresuotame memorandume jis aprašė iš esmės nuo visų tuometinių automobilių besiskiriančią konstrukciją su oru aušinamu varikliu gale, nepriklausoma torsionine visų ratų pakaba, aptakiu kėbulu ir spartietiška vidaus įranga. Čia F. Porsche rėmėsi ne tik B. Barenyi projektu, bet ir savo įdirbiu – firmų NSU ir "Zundapp" užsakymu sukurtais ir pagamintais mažalitražių automobilių prototipais.

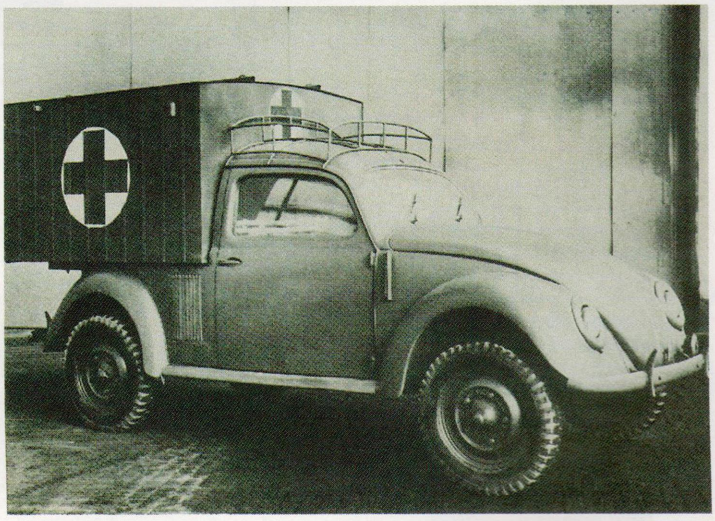
Projektui buvo pritarta, ir Vokietijos automobilių gamintojų sąjunga buvo įgaliota pasirašyti su konstruktoriumi atitinkamą kontraktą. Tačiau automobilių pramonės bosai nebuvo suinteresuoti F. Porsche automobiliu. Kaip "liaudies automobilį" jie norėjo įsiūlyti A. Hitleriui kurį nors iš jau gaminamų modelių. Tai nepatiko diktatoriui ir jis pavedė "liaudies automobilio" projektą kuruoti Vokietijos darbo fondui – nacistinei profesinių sąjungų organizacijai ir jos "fiureriui" Robertui Lėjui. Jo žinioje buvo turistinė – sportinė organizacija " Kraft durch Freude" ("Jėga per džiaugsmą"). Jai vadovavo žmogus keistai skambančia pavarde – Bodo Laffarentz. Kol F. Porsche savo konstravimo biuro dirbtuvėse gamino 3 pirmuosius būsimojo "liaudies automobilio" prototipus, jis užsiėmė organizaciniais klausimais (ir todėl įėjo į automobilio istoriją). Kai 1937 metais "Daimler – Benz" pagamino 30 būsimojo automobilio prototipų, kuriuos išbandyti buvo pavesta ne bet kam, o vairuotojams – esesininkams, B. Laffarentzas ieškojo vietos naujai gamyklai. Ir ieškojo ne bet kaip, o iš oro!

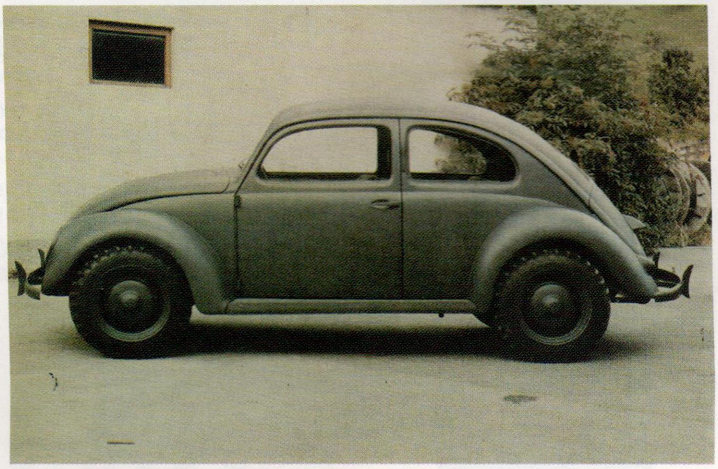
Projektas tampa realybe

Žvelgdamas pro karinio žvalgybos lėktuvo langą, B. Laffarentzas rado, ko ieškojo – Falerslebeno kaimą prie Mitelando kanalo ir kaimą supančią lygumą. Žemė čia priklausė Volfsburgo pilies savininkui grafui fon Schulenburgui. Šis nenorėjo parduoti savo valdų, tad plotas būsimai gamyklai ir darbininkų miesteliui buvo paprasčiausiai nusavintas. 1938 metų gegužės 26 dieną iškilmingai prasidėjo naujos, "KdF – Wagen" pavadintų automobilių gamyklos statyba. Jai finansuoti R. Lėjus sugalvojo gudrų planą – norintys įsigyti būsimąjį "liaudies automobilį" turėjo įsigyti specialias taupymo knygeles ir kas mėnesį mokėti po 5 reichsmarkes į specialią sąskaitą. Iki Antrojo pasaulinio karo pradžios joje buvo sukaupta 280 milijonų reichsmarkių, kurias sumokėjo 336668 būsimojo "Kdf – Wagen" šeimininkai. Bet nei vienas iš jų taip ir negavo išsvajoto (ir apmokėto) automobilio. Ir 210 iki 1939 metų rugsėjo pirmosios pagamintų priešserijinių "Typ 60", ir nuo 1940 metų rugpjūčio 15 dienos gaminti "pardavimui skirti" automobiliai keliavo į valstybinių institucijų bei kariuomenės garažus. Net po oficialaus pranešimo 1941 metais apie serijinės "KdF – Wagen" gamybos pradžią niekas nepasikeitė – juodai dažyti į vabalus panašūs automobiliai karo sąlygomis civiliams užsakovams nebuvo prieinami. Tačiau vokiečiai turėjo galimybę važinėti automobiliais iš naujos gamyklos, tiesa, fronte. Mat nuo 1940 metų didžiumą produkcijos sudarė karinis variantas – atviras "kiūbelvagenas", pavadintas "Typ 82" bei F. Porsche sūnaus Ferio Porsche sukonstruota didelio pravažumo amfibija "Typ 166". Jų pagaminta atitinkamai 50 tūkstančių ir 15 tūkstančių, o civilinių – tik 630 vienetų. Tiesa, abiems kariniams variantams kėbulus tiekė Berlyne veikusi "Ambi – Budd" gamykla. Tačiau ir Volfsburge presai nestovėjo be darbo – karinių modelių važiuoklėms buvo montuojami civiliniai uždari kėbulai. Taip gamybos programoje atsirado du padidinto pravažumo modeliai – "Typ 82 E" ir "Typ 87", patarasis su 4x4 tipo važiuokle. Visais atvejais automobilio pagrindas buvo standartinis "Typ 60" laikantysis dugnas su centriniu laikančiuoju vamzdžiu. Priekyje buvo prisuktas priekinis tiltas, gale, vamzdžio išsišakojime – variklis su pavarų dėže ir galiniu varančiuoju tiltu. Ant šios platformos galima buvo uždėti kokį nori kėbulą.

Sunki pradžia po karo

Karui baigiantis gamykla ir Volfsburgo miestas atrodė liūdnai. Kadangi be automobilių, čia buvo gaminama ginkluotė, sąjungininkai ne kartą bombardavo gamyklą ir ją apgriovė.





Išėjusius į karą vokiečių darbininkus pakeitė iš visos Europos priverstiniams darbams atgabenti užsieniečiai, gyvenę esesininkų saugomuose barakuose. Trūkstant energijos ir žaliavų, 1944 metų gale automobilių gamyba praktiškai nutrūko.

Nenuostabu, kad šią vietovę 1945 metų kovą užėmę amerikiečiai norėjo gamyklą sulyginti su žeme. Bet vėliau, Volfsburgą perdavus britams, įmonė pradėjo atsigauti. Nesugriautuose cechuose imta remontuoti karinius automobilius, iš sandėliuose ir cechuose išlikusių detalių montuoti "Typ 82 E" modelio automobilius. 1945 metų spalio 22 dieną buvo surinktas pirmasis po karo "normalus", t. y. civilinis, "Volkswagen". Iš viso iki metų galo Volfsburge buvo sumontuoti 1785 automobiliai, 977 iš jų "KdF – Wagen" modelio. Tais ir vėlesniais metais beveik visi automobiliai buvo tiekiami okupacinėms kariumenėms, tik nedidelė dalis – vokiečių institucijoms.

Vadovauti imasi H. Nordhoffas

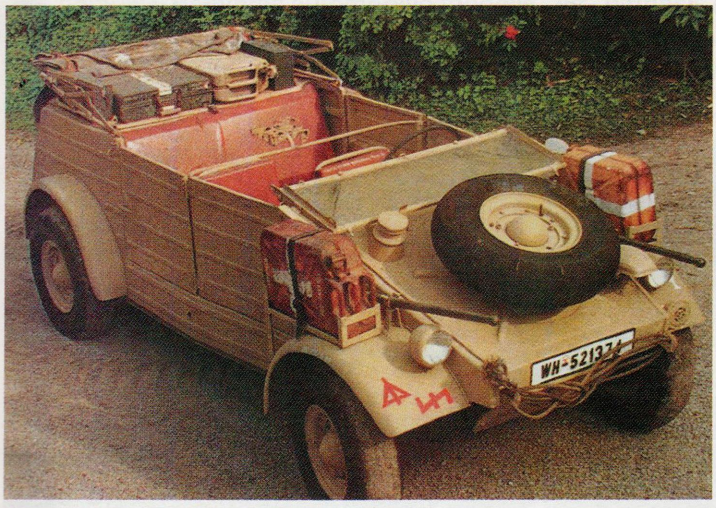
Vegetuojanti milžiniška gamykla ėmė smarkiai keistis, kai susikūrė VFR. Sugražinus ją vokiečiams, gamyklai vadovauti buvo paskirtas iki karo firmoje "Opel" dirbęs technikos mokslų profesorius Heinrichas Nordhoffas. Jis ryžtingai ir net diktatoriškai ėmėsi valdyti gamybą. Jau tais pačiais metais prasidėjo eksportinio modelio su geresne apdaila gamyba. Tiesa, techniškai automobilis tebebuvo primityvus – su tik 24,5 AG, 1,13 litro darbo tūrio varikliu, nesinchronizuota pavarų dėže, mechanine stabdžių pavara. Tik 1953 metais buvo šiek tiek modernizuota išorė, imtas imontuoti naujas 1,2 litro, 30 AG variklis. 1957 metais padidinami priekinis ir galinis stiklai (šoniniai stiklai buvo padidinti tik 1965 metais). Svarbiausiu impulsu tobulinant automobilį tapo vis augantis "folksvagenų" eksportas į JAV. Nepaprastą populiarumą už Atlanto įgijęs automobiliukas čia greit gavo pravardę "Beetle" ("Vabalas"). Vokiečiai, kurie buvo įpratę prie pavadinimo "KdF – Wagen", irgi greit ėmė vadinti automobilį "Kafer" ("Vabalas"), tačiau oficialiame firmos buklete šis vardas pirmą kartą paminėtas tik 1968 metais.

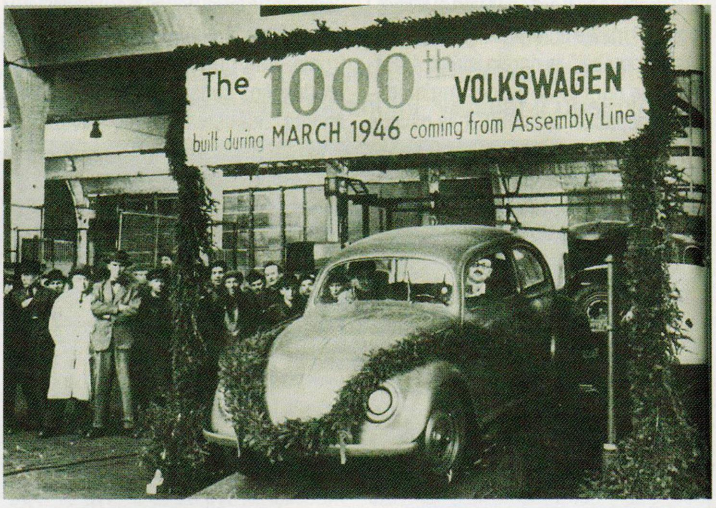
Septintasis dešimtmetis – tai nesibaigiančios "vabalo" modernizacijos periodas. 1961 metais 1,2 litro variklis forsuojamas iki 34 AG. Šis variklis 25 metus liko baziniu VW programoje. 1962 metais įgyvendinami saugos diržų montavimo taškai, uždegimo spynelė su vairo užraktu ir (pagaliau!) – hidraulinė stabdžių pavara. 1965 metais padidinami šoniniai langai, 1966 metais – montuojamas 40 AG 1,3 litro variklis, su kuriuo "vabalas" pagaliau pasiekia 120 km/h greitį. 1967 metais eksportinis variantas gauna 1,5 litro, 44 AG variklį, priekinius diskinius stabdžius, padidėja galinių ratų provėža, jų pakaboje įvedama stabilizuojanti lingė. 1968 metais "vabalas" gauna naujus buferius, žibintus su vertikaliais stiklais, kiek išlenktą priekinį stiklą vietoje ankstesnio plokščio. Stabdžiai jau 2 – jų kontūrų, vairo kolonėlė – deformuojama avarijos atveju, prietaisų skydelis – su minkšta apdaila. Siūloma pusiau automatinė 3 – jų laipsnių pavarų dėžė, eksportiniuose modeliuose montuojamas naujos konstrukcijos dviejų lankstų galinis tiltas.

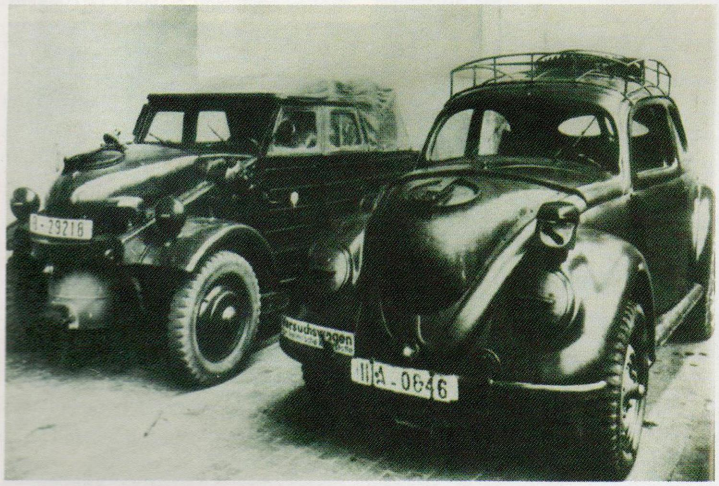
1971 metais prasideda modelio VW – 130 2/130 2 S su nauju "McPherson" tipo priekiniu tiltu gamyba. Pirmą kartą nuo gamybos pradžios 20 mm pailginama bazė, o visas automobilis – 50 mm.

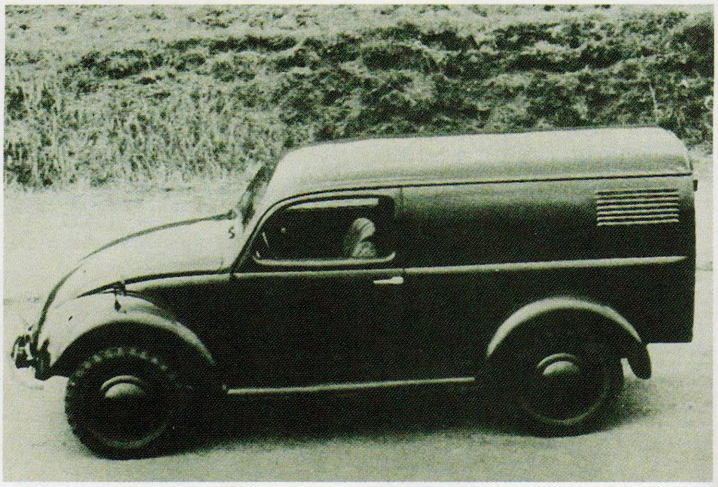
1973 metais, JAV įstatymų spaudžiama, gamykla modernizuoja "vabalą" – automobilis gauna saugų priekinį skydelį bei lenktą priekinį stiklą, didesnius galinius žibintus, naujas padangas, deformuojamą kėbulo priekį. Tai pats dailiausias "vabalas", bet jau po metų jo gamyba Volfsburge nutraukiama, nes pirkėjai mieliau perka modernų "VW Golf". Eksportui ir vidinei rinkai "vabalus" gamina gamykla Emdene, bet tik iki 1978 metų. Visgi "vabalas" Vokietijoje tebegaminamas – iki 1985 metų atvirus kabrioletus gamino gamykla "Karmann" Osnabriuke. Sedanai į Vokietiją importuojami iš Meksikos, kur Puebla gamykloje jų gamyba nenutrūksta. Rieda "vabalai" ir iš "Volkswagen" gamyklos Brazilijoje, San Paule. 1975 – 1987 metais iš braziliškų dalių tūkstančiai "vabalų" buvo sumontuoti Nigerijoje, juos gamino gamykla Sarajeve (Jugoslavija).

Volfsburge "vabalai" buvo gaminami 29 metus. Per tą laiką čia nuo konvejerio nuriedėjo 11 916 519 šio modelio automobilių. Pirmasis milijonas buvo pagamintas 1961 metais, iki tol egzistavęs "Ford T" rekordas (pagaminti 15 007 033 šio modelio automobiliai) buvo viršytas 1972 metais vasario mėnesį.









Lietuvos aludarystės lyderis ir seniausia šalyje „Švyturio" alaus darykla, įkurta dar 1784 m. ir kitąmet švęsianti savo 220 metų jubiliejų, visuomet kruopščiai puoselėjo ir aktyviai skatino geriausias alaus darymo tradicijas. Pasaulio ekspertų pripažinti „Švyturio" aludariai didžiuojasi galėdami pristatyti Lietuvoje pamirštas alaus rūšis. „Švyturio" **Baltas** - pirmasis iš „Švyturio" tradicinės kolekcijos.

Tai švelnaus, maloniai gaivinančio skonio alus. Remiantis senomis tradicijomis, „Baltas" alus specialiai nefiltruojamas, tad prieš atidarydami butelį nepamirškite jo supurtyti. **Baltą** alų ragaukite gerai atšaldytą, iš ledais atšaldytos taurės. Alaus žinovai pataria jį patiekti kartu su šviežios baltos duonos rieke.

www.svyturys.lt

ŠVYTURIO BALTAS ALUS

Europos krosas ir Rusija

Sunku įsivaizduoti, kokios jėgos verčia lenktynininkus savo pomėgiui atiduoti viską. Štai portugalui Luisui Ribeiro į eilinį lenktynių etapą teko važiuoti per visą Europą, - beveik 6000 kilometrų. Ir visa tai dėl keliolikos minučių lenktynių, dėl kelių akimirkų ant nugalėtojų pakylos. Visa tai apie Europos automobilių kroso čempionatą, kurio du paskutiniai etapai liepos pabaigoje įvyko Rusijoje.

Virgilijus Šatas

Keliauti į Rusiją – tai leistis į avantiūrą. Tai daugybė milicininkų ir blogi keliai, tai nesuvokiami įstatymai ir mistinė muitinė, pagaliau tai kraštas, kuriame, atrodo, sustojo laikas. Praėjusiais metais Rusija gavo teisę rengti du Europos kroso etapus, - šalia tradicinių lenktynių Pamaskvės Dmitrovo trasoje, vyko lenktynės Kazanėje, Tatarstano sostinėje. Deja, pernai lenktynės nepavyko, nes daugelis Europos lenktynininkų neatvyko, išsigandę milžiniškų atstumų (nuo Vilniaus iki Kazanės beveik 2 tūkstančiai km). Šiemet per Rusiją jau riedėjo margas vokiečių, čekų, slovakų, italų, portugalų ir pabaltijo lenktynininkų karavanas...

Į kroso valstybės titulą galėtų pretenduoti Rusijos autonominė respublika Tatarstanas. 1999 metais į Europos kroso čempionatą audringai įsiveržė du šio krašto atstovai, ir nuo tada apie lenktynes šiame tolimame krašte imta kurti legendas. O štai dabar Tatarstanas turi Europos čempionato etapą, Europos kroso čempioną ir vieną iš geriausių Europoje kroso lenktynių trasą. Atrodo, krosas čia labiau populiarus, nei Lietuvoje krepšinis. Lenktyniauja du respublikos prezidento sūnūs, premjeras, vienas iš garsiausių krašto dainininkų, dar keletas stambiausių šalies verslininkų. Už valstybės pinigus įrengtas puikus autodromas, kurio trasa bent jau dangos kokybe yra pati geriausia Europoje. Tai vienintelės kroso lenktynės Europoje, kuriose varžybų rezultatai matuojami specialia elektronine aparatūra. Pinigų lenktynėms čia negailima - kelionės metu užsieniečiai buvo aprūpinti degalais, didžiuliais piniginiais prizais ir kelionpinigiais... Pasakojama, kad pernai atstumų pabūgusiems lenktynininkams pergabenti buvo pasiūlytas lėktuvas... O ir pati Tatarstano lenktynininkų technika negali nekelti susižavėjimo: „Peugeot 206“, „Toyota Corolla“, „Seat Ibiza“ „Ford Puma“.

Kur kas kukliau vyko antrosios lenktynės Dmitrove, kur čempionato etapo organizavimu užsiima keliolika entuziastų iš stambiausio Europoje automobilių bandymų poligono. Ekskursija po jį gerokai nustelbė net pačias lenktynes. Tai įvairiausių tipų keliai, kurių ilgis 120 kilometrų, modernios laboratorijos, pagaliau aerodinaminis vamzdis, kurių visame pasaulyje yra tik dvylika, leidžia atlikti bet kokius bandymus su automobiliais, agregatais, įranga. Deja, visa tai dabar beveik niekam nereikalinga. Kažkada garsėjęs visame pasaulyje bandymų poligonas šiuo metu merdi. Užsieniečius, kurie anksčiau mielai gabendavo čia savo automobilius dėl žemų kainų ir garantuoto slaptumo, gąsdina biurokratiniai rusiški įstatymai ir visiška betvarkė. Neaiškus ir kroso čempionato etapo likimas. Varžybų dienomis pasikeitė bandymų poligono valdžia, kuri, kaip pasakojo vietiniai lenktynininkai, nelabai domisi automobilių sportu ir nelabai norėtų mėtyti pinigus trasos išlaikymui.

Nors Europos kroso lenktynininkų geografija plati, daugumą sudaro dviejų šalių atstovai – Rusijos ir Čekijos. Čekai tradiciškai stipriai važiuoja bagiais, Rusijos, tiksliau Tatarstano lenktynininkai, gana netikėtai užvaldė kėbulinių automobilių klasę. Beje, jos istorijoje jau yra įrašytas ir lietuviškas puslapis - 1999 metais Europos čempionu tapo Aurelijus Simaška. Deja, nuo to laiko nė vienam lietuviui nebepavyko iškovoti nė vienos pergalės. Ir, atrodo, greitai nepavyks, nes varžytis su milžiniškais Rusijos lenktynininkų biudžetais ar čekų technika neįmanoma. Bagių klasėje – “Divizija 3A” – retkarčiais startuojantis Romualdas Vitkus šiemet viename etape buvo šeštas. Kiek geriau sekasi „Sport Line“ klubo atstovui Rolandui Zujevui, kuris kėbulinių automobilių klasėje – “Divizija 1” - šiuo metu užima devintą vietą, o etapuose Vokietijoje iškovojo ketvirtąją ir penktąją vietas. Beje, vieno etapo rezultatai dar gali pasikeisti, - trečiojo etapo nugalėtojas I. Rezničenko yra apkaltintas vartojęs neleistinus degalų priedus, o šiomis dienomis FIA turėtų galutinai nuspręsti, ar lenktynininkas yra kaltas.

Nelabai sekėsi Lietuvos lenktynininkams ir Rusijoje. R. Zujevas Kazanėje liko aštuntas, o Dmitrove nepateko į finalą, R. Vitkus, lenktyniavęs tik Kaza-

nėje, bei šakietis V. Stankūnas nė viename etape neprasimušė į finalinius važiavimus.

Šių metų Europos kroso čempionatas jau artėja prie pabaigos, - jau įvyko aštuoni etapai, liko dar trys Čekijoje, Slovakijoje ir Italijoje. Jau aišku, jog Rusijos lenktynininkai niekam neatiduos pirmųjų vietų kėbulinių automobilių klasėje, kurioje čempiono titulas greičiausiai atiteks kažkuriam Tatarstano prezidento sūnui. Airatas Šaimijevas čempionu tapo praėjusiais metais, Radikas Šaimijevas šiuo metu pirmauja čempionate, vienu tašku lenkdamas brolį. Vis labiau slysta čempiono vardas iš Dmitrovo lenktynininko Iljos Rezničenkos rankų, juo labiau, jei bus nuspręsta anuliuoti Vokietijos etapo rezultatus.

Vokietis Dennis Engelis tvirtai pirmauja "Divizijoje 3A", o tolimiausią kelią sukoręs portugalas Luisas Ribeiro gali tapti galingųjų bagių klasės – "Divizijos 3" – čempionu, jei likusiose lenktynėse pavyks aplenkti Europos kroso veteraną 58-erių metų čeką Jaroslavą Hošeką.

Lietuvos automobilių sporto gerbėjus retai pasiekia informacija apie Europos kroso čempioną ir lietuvių startus šiose lenktynėse. Galime nebent pasiūlyti retkarčiais užsukti į puikią vokiečio entuziasto sukurtą internetinę svetainę www.autocross-em.de, kurioje rasite visus lenktynių rezultatus, o mums belieka padėkoti automobilių sporto klubui "Sport Line", padėjusiam pamatyti Europos čempionato etapus Rusijoje.

Autoriaus nuotraukos

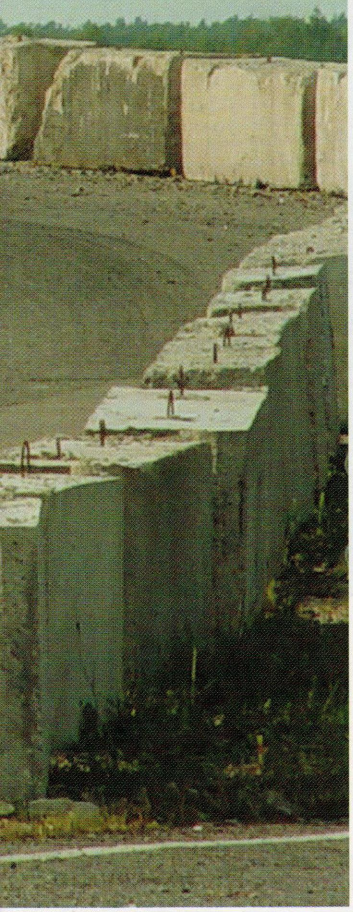
Etapas vyko ir Dimitrovo poligone. Fone matosi aerodinaminio tunelio pastatas.

Pergalės garantas - “Porsche”

Jau ketvirtą kartą Palangoje surengtos tarptautinės „Horn Grand Prix“ 1003 km lenktynės buvo kaip reta atkaklios, tačiau jas tradiciškai laimėjo “Porsche” automobilį vairavę sportininkai. Prieš dvejus metus iškovotą pergalę pakartojo Alfredas Kudla ir Vytautas Venskūnas, greičiausiai įveikę 335 distancijos ratus. Po šios pergalės V.Venskūnas tapo pirmuoju Lietuvos sportininku, triskart iškovojusiu pergalę šiose varžybose: su Lietuvos „Porsche“ klubu jis nugalėjo pirmosiose lenktynėse 2000 metais, po metų su A.Kudla šventė pergalę, atstovaudami “Automodus” ekipai, o šį sykį “Porsche Carrera GT3“ automobilis gynė sporto klubo DAL garbę.

Permainingu oru vykusiose lenktynėse pergalę pasiekti tikrai nebuvo lengva: bemaž du distancijos trečdalius „Porsche“ rimtai konkuravo su „Los Patrankos“ ekipos „Audi RS4“ automobiliu, keletą kartų ekipos keitėsi vietomis, tačiau antroje lenktynių pusėje (po 266 ratų) dėl “Audi” turbokompresoriaus gedimo „Los Patrankos“ pasitraukė iš kovos. Trečią sykį lenktynėse dalyvavusi ekipa ir šiemet nesugebėjo pasiekti pergalingo finišo, nors buvo nusiteikusi kovoti dėl pirmosios vietos. Kai „Porsche“ automobilis dėl degalų stygiaus buvo priverstas laukti pagalbos, „Audi“ buvo nutolę net keliais ratais, tačiau vėliau favoritai susigrąžino lyderių pozicijas. Būtent šie du ekipažai kovojo dėl pirmos vietos, tačiau ir likusios devyniolika komandų siekė kuo greičiau pasiekti finišą. Nuo lyderių bandė neatsilikti „Juta-Statoil Lubricants“ ekipa (“Audi A3”), tačiau galingo automobilio variklis nutraukė vieną pusašį po kito: dėl pakabos gedimų ekipa po 166 ratų sustojo. Pavarų dėžės gedimas tapo “Akademijos” ekipos pasitraukimo priežastimi, pramuštas radiatorius ir perkaitęs variklis nutraukė K.Girdausko ASK komandos lenktynes. Kai kurios kitos komandos sugebėjo pataisyti gedimus ir kovoti iki pat lenktynių finišo, nes tokių varžybų esmė – kovoti iki pat galo. Iš viso lenktynių finišo nepasiekė vos penki automobiliai.

A1600 klasėje nugalėjo svečiai iš Estijos – *„Valvoline Racing“ ekipa su „Toyota Yaris“* (309 ratai), antri buvo analogišką automobilį vairavę trys žurnalistai – V.Milius, M.Grinius ir L.Butkus (298 ratai), treti – nuolatiniai tokių varžybų dalyviai „Autoverslo automobiliai“ (“Lada 2110”, 276 ratai). Beje, užsienio šalims atstovavo ne tik prizininku tapęs Estijos ekipažas. Šį kartą lenktynių geografija prasiplėtė dar toliau. “Ju-



Galutiniai rezultatai

Vieta	Klasė	Vairuotojai	Automobilis	Geriausas laikas	Ratai
1	A3000+	A.Kudla V.Venskūnas	Porsche Carrera GT3	01:21.794	334
2	A3000	A.Karčiauskas A.Bartusevičius R.Kasparavičius	Audi A4	01:30.153	320
3	A2000	R.Gabartas A.Čiblys V.Vilūnas Š.Vaškelis R.Čapkauskas	BMW 318ti	01:33.645	314
4	A1600	P.Kadastik M. Niinemäe T.Raudsik	Toyota Yaris	01:37.464	309
5	C	T.Thomsen A.Rouk L.Bartaševičius	VW Golf TDI	01:38.337	308
6	B2000+	K.Jurkša D.Čiutelė D.Jovarauskas	BMW 325	01:34.018	308
7	A1600	L.Butkus M.Grinius V.Milius	Toyota Yaris	01:39.365	298
8	B2000	M.Maisiejus V.Onuškevičius V.Tarailė L.Butkus M.Judzentavičius	Peugeot 206RC	01:36.367	291
9	A3000	V.Jogminas H.Kazakauskas R.Kazakauskas	Subaru Impreza	01:32.684	290
10	B2000+	V.Milius R.Zapalskis R.Knyva R.Žitkauskas I.Sidunovas	VW Golf	01:40.343	288
11	A1600	A.Teras R.Statnickas A.Gricius V.Zakarauskas	Lada 21103	01:41.163	276
12	A3000+	V.Simuntis G.Kriptavičius A.Šedžius	Audi RS4	01:24.772	266
13	A3000	K.Stadalnikas A.Petraitis	Subaru Legacy	01:39.755	260
14	B2000+	N.Marčėnaitė V.Janulevičius A.Žiugžda D.Krasaitis	Mini Cooper S	01:38.748	258
15	B2000	V.Petkus V.Bučius	VW Golf 2	01:39.889245	
16	B2000+	A.Podbareckis D.Juozelskis M.Pūkas R.Gruzdzevičius	BMW M-535	01:40.582	168
17	A3000+	L.Karlavičius N.Dagilis T.Sereika Ner.Dagilis	VW Golf R32	01:36.286	204
18	A3000	A.Gelžinis K.Stankaitis E.Dapšas	Audi A3	01:26.700	166
19	A2000	M.Dainauskas A.Poteliūnas V.Fedaravičius K.Girštautas	Honda Civic Type R	01:31.775	164
20	A1600	A.Pundys R.Puronas J.Kazlauskas R.Malinovskis A.Onuškevičius	Honda CRX	01:38.650	142
21	A1600	A.Akstinas M.Petronis G.Milevskis M.Milevskis	Honda CRX	01:34.458	120

ta – Castrol" komandą, bendrojoje įskaitoje užėmusią penktąją vietą sudarė tikrai tarptautinis ekipažas – lietuvis, danas ir estas.

A3000 klasėje nugalėjo bene didžiausią šių lenktynių staigmeną pasiekę „Sonex-Baltpark-Audėjo" atstovai R.Kasparavičius, A.Bartusevičius ir A.Karčiauskas, kurių „Audi A4" galutinėje įskaitoje finišavo ketvirta (320 ratų). Antri buvo BMW 318 vairavę „Adampolis-Mobil" lenktynininkai (314 ratų), treti – 290 ratų įveikę „Motofaktorijos" lenktynininkai su „Subaru Impreza Turbo".

B2000 klasėje nugalėjo Lietuvos BMW klubas su BMW 325 (308 ratai), pralenkę „AJAGS-Lukis" ekipą su „Peugeot 206 RC" (291 ratas), treti buvo „Melgos-Autorinkos" lenktynininkai (VW Golf, 288 ratai). Antrąją vietą absoliučioje įskaitoje užėmė jau minėtas „Sonex-Baltpark-Audėjo" ekipažas, o treti liko „Adampolis-Mobil" komandos lenktynininkai, kurie dalyvauja kiekvienose varžybose Palangoje.

Parengta pagal "Promosporto" medžiagą

Algimanto Brazaičio nuotrauka

ELF taurės varžybos - pajūryje

Liepos 19 d. Klaipėdoje vykusios ELF taurės naujų automobilių IV etapo lenktynės pradėjo Jūros šventei skirtų renginių programą. Organizatoriai varžyboms H. Manto gatvėje parinko labai greitą, nestokojančią aštrių posūkių, trasą.

Kaip ir laukta, pagrindinė kova užvirė tarp varžybų favoritų – "Toyota centras Tokvila" bei "Peugeot Žibintas" komandų. Aistras ypač kaitino pastarosios ekipos pergalė prieš tai vykusiose trečiojo etapo varžybose Kaune.Mesti iššūkį lyderiams buvo pasirengusios ir "Renault Lautra Motorsport", ir "Žvaigždžių vartai Seat" ekipos, rungtyniavusios dyzelinius variklius turinčiais "Renault Megane" bei "Seat Toledo TDI" automobiliais.

Tačiau varžybų lyderiai iš "Toyota centras Tokvila" ekipos varžovams nepaliko jokių vilčių: visi trys ekipos nariai Klaipėdoje antrą kartą šių varžybų istorijoje pelnė maksimalią 90 taškų sumą. Pirmąsias vietas iškovojo sportininkas Darius Baltramiejūnas, darbuotojas Edmundas Povilauskas ir žurnalistas Donatas Stanionis. Visi jie važiavo "Toyota Corolla T-Sport" automobiliu.D. Baltramiejūno abiejuose važiavimuose pasiektos 2 minučių 29, 970 sekundės laikų sumos taip pat niekam nepavyko pagerinti.

"Peugeot Žibintas" ekipą atstovaujantis sportininkas Mindaugas Maisiejus ir darbuotojas Vidas Onuškevičius Klaipėdoje tenkinosi antrosiomis pozicijomis, o žurnalistas Linas Butkus užėmė trečiąją vietą.Lenktynininkai kaip vieną pralaimėjimo priežasčių įvardijo nepatikimai veikusį jų vairuojamo "Peugeot 206 RC" rankinį stabdį, kurio itin reikėjo šioje greitoje, pasižyminčioje staigiais ir klastingais posūkiais trasoje.

Dabar juos nuo lyderių skiria 40 taškų. Etapo metu galima pelnyti daugiausia 90 taškų. Taigi dar ne viskas prarasta, tačiau tik juoda nesekmė "Toyota centras "Tokvila" ekipai gali pakišti koją per paskutiniojo etapo varžybas, rugpjūčio 30 dieną vyksiančias Nidoje.

Malonų netikėtumą žiūrovams, tačiau ne varžovams Klaipėdoje pateikė "Žvaigždžių vartų Seat" komanda, aplenkusi "Renault Lautra Motorsport" ir pirmą kartą pakilusi ant trečiojo nugalėtojų pakylos laiptelio.Su "Seat Toledo TDI" sportininkas Dainius Gražys buvo ketvirtas, o darbuotojas Anatolijus Vološinas užėmė trečiąją vietą. Trečias komandos narys, laisvoje įskaitoje rungtyniavęs žurnalistas Dainius Leonavičius užkopė ant antro-

jo nugalėtojų pakylos laiptelio.

"Renault Lautra Motorsport" ekipos sportininkas Evaldas Čirba šįsyk buvo trečias, o darbuotojas Arūnas Volungevičius bei laisvosios įskaitos atstovas Kristijonas Kaikaris užėmė penktąsias vietas.

ELF taurės varžybų turnyrinėje lentelėje, išskyrus nebent lyderius, neaiškumų dar nemažai.Prieš paskutiniojo, penktojo lenktynių etapo varžybas pirmaujanti "Toyota centras Tokvila" komanda turi 326 taškus. 286 taškai - "Peugeot Žibintas" sąskaitoje, o 251 tašką pelnė "Renault Lautra Motorsport" komanda.

Į ketvirtąją vietą pakilo "Žvaigždžių vartų Seat" ekipa, tik penkiais taškais lenkianti "Lada Autoverslo automobilių" komandą, kuriai sėkmingai pasirodyti Klaipėdoje sutrukdė automobilio pavarų dėžės gedimas. Dar mažesnis skirtumas tarp komandų, užimančių šeštąją - aštuntąją vietas.

Parengta pagal "Visus Bonus" medžiagą

Algimanto BRAZAIČIO nuotraukos

3000000

Ratai.lt lankytojų

:) Šiek tiek daugiau nei bet kuriame Lietuvos prekybos centre!!!

- Informacija apie Jūsų verslo naujienas
- Informacija apie Jūsų prekes ir paslaugas
- Naujausia informacija apie konkurentus
- Pasaulinės naujienos
- Galimybė išbandyti prekių pardavimus internete
- Galimybė susikurti savo interneto svetainę

www.5ci.net
Penki kontinentai GRUPĖ

UAB „Penki kontinentai", A. Stulginskio g. 5, LT-2001 Vilnius
Tel. (8~5) 266 45 59, el.p. vytasr@5ci.lt
Interneto tinklapiai: www.lietus.lt, www.5ci.lt

WWW.RATAI.LT

Kartingo čempionatas – finišo tiesiojoje

Birželio 28 d. Vilniaus kartodrome įvyko 2003 m. Lietuvos kartingo čempionato IV etapas. Šios varžybos vyko kartu su sporto žaidynėmis, skirtomis Lietuvos valstybės Karaliaus Mindaugo karūnavimo 750 metų jubiliejui pažymėti. Iki čempionato pabaigos likus vienam etapui, paaiškėjo pirmieji čempionai ir nugalėtojai.

Nerijus Beržinis

"F-Mikro" klasės lenktynėse Mantas Neverdauskas iškovojo eilinę pergalę šiame sezone ir užsitikrino čempiono vardą. Kaip įprasta, atkakli kova vyko tarp Pauliaus Paškevičiaus ir svečio iš Varšuvos Karolio Zaleskio, kurie bendroje įskaitoje kovoja dėl antros vietos.

"F-Mini" klasėje prieš šias varžybas atrodė, kad Marius Slaboševičius jau beveik buvo užsitikrinęs čempiono vardą, tačiau Simui Juodviršiui surinkus maksimalų taškų skaičių, po keturių etapų abu sportininkai dalinasi pirma - antra vieta. Etape netrūko emocijų šiems sportininkams: pirmame važiavime iš karto po starto abu lyderiai neišvengė nedidelio kontakto, dėl ko M. Slaboševičius atsidūrė už trasos ribų. Antrame važiavime Marius kelis kartus bandė išmušti iš trasos Simą, tačiau jam tai nepavyko, o už nesportišką elgesį buvo įspėtas.

M-125 klasėje, kaip įprasta, buvo daug sumaišties: daug sportininkų nebaigė antrojo važiavimo ir negavo taškų, nors buvo gerai pasirodę pirmame važiavime ir atvirkščiai. Čempionato pabaiga daro savo įtaką ir šioje klasėje. Po antro važiavimo A.Žicharevas nekorektiškai puolė aiškintis santykių su savo varžovu Vytautu Surdoku, už tai jis buvo įspėtas,o jo elgesys dar bus svarstomas Lietuvos kartingo federacijos taryboje. Po keturių etapų pirmauja Rokas Markevičius, Andrejus Žicharevas ir Vytautas Surdokas, kurie visi turi realių galimybių tapti čempionais.

Kartu važiavusių ICA ir "ICA-Junior" klasių nugalėtojais tapo Paulius Macevičius, tuo užsitikrindamas nugalėtojo vardą, bei Marius Slaboševičius, kuris "ICA-Junior" klasėje tik debiutavo.

Lietuvos kartingo federacijos taurės varžybų "ART-Junior" klasėje lenktynių lyderiui Genadijui Komarovui už techninių karto reikalavimų neatitikimą buvo anuliuotas antro važiavimo rezultatas, tačiau jis išlieka lyderiu bendroje įskaitoje. Varžybų nugalėtoju tapo Paulius Valiukevičius, antroji vieta atiteko Rimantui Zakaryzai, trečioji - Tadui Lukšui.

ART-120 klasėje netikėtumų pridarė prieš pat pirmą važiavimą pliūptelėjęs lietus. Šioje klasėje ir per lietų važiuojama su "slik" padangomis, tad daugelis sportininkų, net ir pakankamai nuo visų varžovų atitolęs Konstantinas Strukas, neatlaikė įtampos ir apsisukę prarado po keletą pozicijų. Pirmoji vieta atiteko Irmantui Rimui, antroji - Donatui Stanioniui, trečioji - Sergėjui Panikovui.

Algimanto Brazaičio nuotrauka

Preliminarus artimiausių varžybų kalendorius

Rugpjūčio mėn.
1-2 d. Ralio čempionato IV etapas "Aukštaitija" (Ukmergė)
3 d. Autokroso čempionato VI etapas (Vilkyčiai)
9 d. Kartingo čempionato V etapas (Šiauliai)
24 d. Žiedinių lenktynių čempionato IV etapas (Ryga, Latvija)
30-31 d. Autokroso "Baltijos taurės" II etapas (Plungė)

Rugsėjo mėn.
5-7 d. Standartinių-gamyklinių automobilių ralio čempionato III etapas (Vilnius)
5-7 d. Ralio čempionato V etapas "Aplink Lietuvą" (Vilnius)
6-7 d. Žiedinių lenktynių čempionato V etapas (Talinas, Estija)
13 d. Kartingo sezono uždarymo varžybos (Šiauliai)
14 d. Autokroso čempionato VII etapas (Ukmergė)
20-21 d. Žiedinių lenktynių čempionato VI etapas (Vilnius)
28 d. Standartinių-gamyklinių automobilių ralio čempionato IV etapas (Šiauliai)
28 d. Autokroso "Baltijos taurės" III etapas (Tartu, Estija)

"Sunkusis kalibras"

Liucijus Suslavičius

Klasikinis "ilganosis" sunkvežimis savo "aukso amžių" Vakarų Europoje išgyveno po Antrojo pasaulinio karo, penktojo dešimtmečio pabaigoje – šeštojo dešimtmečio pradžioje. Patys įspūdingiausi ir populiarūs visoje Europoje buvo vokiški sunkieji sunkvežimiai. "Bussing 8000", "Krupp Titan", MAN F8, "Mercedes Benz L 6600", įvairūs "Faun", "Kaelble" modeliai garsėjo savo galia ir patikimumu. Šiandien nedaugelis išlikusių to periodo sunkvežimių tapo labai vertinamais kolekcionavimo objektais.

Augantį visuomenės susidomėjimą išnykusiais kelių gigantais pirmosios pastebėjo HO, t. y. 1:87 mastelio modelius gaminančios firmos. Pirmuosius miniatiūrinius autoveteranus dar aštuntajame dešimtmetyje kolekcionieriams pasiūlė "Wiking", vėliau labai aukštos kokybės puikiai detalizuotus modelius ėmė gaminti firma "Brekina". Tačiau papuliariojo 1:43 mastelio modelių gamintojai neskubėjo pasekti jų pavyzdžiu – matyt, dvejojo, ar atsipirks investicijos į modelių gamybos įrangą. Postūmiu modelių firmoms tapo žurnalo "Modell Fahrzeng" prieš metus surengta akcija "Mano svajonių sunkvežimio modelis". Ir štai šiais metais Niurnbergo modelių parodoje net du gamintojai pristatė labai kokybiškus sunkvežimių ir autobusų modelius masteliu 1:43.

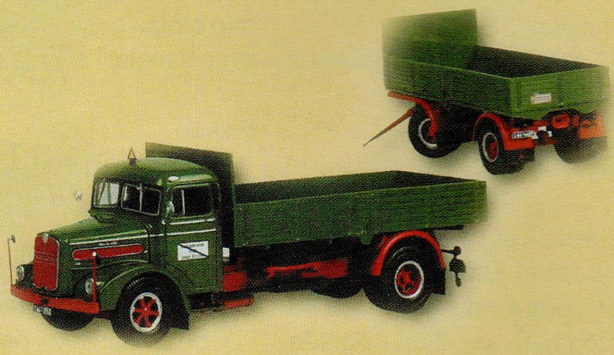
"Dickie – Schuco" pradėjo gaminti klasikinio pokario metų autobuso "Mercedes Benz O 6000" modelį. Modelis pasižymi itin kokybišku ir tiksliai atkartojančiu seniai išnykusių tarpmiestinių "mersedesų" salonus interjeru. Net patys priekabiausi vertintojai sutarė – vairuotojo darbo vieta ir keleivių sėdynės atkurtos idealiai . O aš pridurčiau , kad ir iš baltojo metalo lietam kėbului niekо neprikiši – jis išlietas, nudažytas ir papuoštas uždedamomis detalėmis (rankenėlėmis, moldingais, žibintais) labai kokybiškai. Antrasis modelis iš Fiūrto miesto – "apvalianosis" dviašis "Magirus S 6500" su priekaba – pagamintas taip pat kokybiškai. Gal kiek gruboki ant sparnų pritvirtinti gabaritiniai strypeliai, gaubto fiksatoriai, bet, tiesa sakant, kritikuoti už tai būtų priekabiavimas. Senosios autotechnikos žinovai atkreipė dėmesį į ką kita – raudonasis "Magirus" aiškiai per siauras! Bet tai ne gamintojų klaidos – tiesiog "Dickie – Schuco" prototipu savo modeliui pasirinko Šveicarijai skirtą "Magirus S 6500" variantą, kurio plotis - 2300 mm. 2500 mm pločio vokiškąją modifikaciją kolekcionieriams siūlo firma "Minichamps". Jos modelis ne tik platesnis. Jis turi kitokius ratų diskus, kitokį kėbulą, o smulkios detalės pagamintos šiek tiek subtiliau. Beje, tuo "Minichamps" ir skiriasi nuo kitų gamintojų, kartu pasinaudodamas šiuo savo modelių požymiu kainai pakelti.

Greta pilkai dažyto "magiruso" kita "Minichamps" naujiena – žaliai raudonas sunkusis MAN F8 – atrodo itin puošniai. Prieš 50 metų gamintas originalas nukopijuotas stulbinančiai tiksliai - nuo emblemos ant radiatoriaus priekyje iki "Stop" signalo gale! Yra viskas – ir priekinių stiklų aliuminio rėmeliai, ir atbulinio vaizdo veidrodėliai ant gabaritinių strypelių, ir veržlės ant "Trilex" tipo ratų diskų. Aišku, magistralinis sunkvežimis turi ir atitinkamą dviašę priekabą.

Nepamiršo "Minichamps" ir autobusų modelių mėgėjų. Jiems skirtas dviaukščio "Bussing D2U", çeçtajame dešimtmetyje važinėjusio Vakarų Berlyno gatvėmis modelis. Ir jis pagamintas prisilaikant "Minichamps" kokybės standartų – tikslūs matmenys, išsami išorės ir vidaus detalizacija, realų prototipą atitinkantys numeriai ir užrašai. Jį įsigijusiam kolekcionieriui, jei jis panorėtų dar labiau individualizuoti šį pirmaklasį modelį, liktų tik galimybė papuošti autobuso šonus reklamomis.

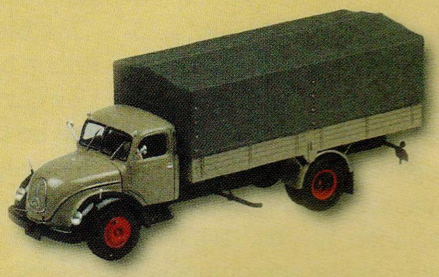
Be šių modelių, "Minichamps" planuoja pradėti sunkvežimių "Bussing 8000" ir "Krupp Titan" naujų modifikacijų gamybą, tolimesniuse planuose – dar vieno to meto sunkvežimio "Henschel 140" modelio gamyba.

"Bussing D2U" ("Minichamsps")

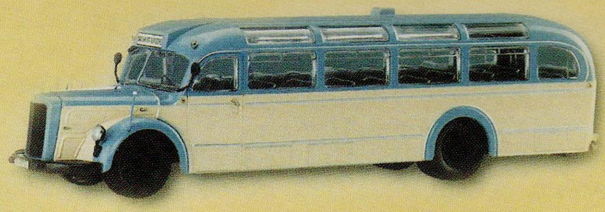


"MAN F8" ("Minichamsps")

"Magirus S 6500" ("Dickieschuco")



"Magirus S 6500" ("Minichamsps")



"Mercedes 06600" ("Dickieschuco")

Šventas reikalas

Priešais bažnyčią stovintis vyriškis šaukia:
- Žmonės! Aš vėl vaikštau! Aç vaikštau!
Šaukiantįjį apsupa minia:
- Sakyk, kaip atsitiko toks stebuklas!
- Pavogė mašiną.

Kodėl "Zaporožietis" šventa mašina?
- Todėl, kad jame negalima ištvirkauti.

Suvalkietis

Atvažiuoja žemaitis į Maskvą nuosavu automobiliu. Miesto centre mašinų daug, sustoti nėra kur. Žiūri – Raudonojoj aikštėj vietos kiek nori. Pastatė, užrakino ir eina sau. Pasiveja jį milicininkas ir sako:
- Tu ką darai. Žinai, kokia čia vieta, pats Putinas vaikščioja.
- Nieko. Mano mašinoj tokia signalizacija, kad joks Putinas neįlįs.

Aukštaitis padaro avariją – atsitrenkia į suvalkiečio automobilį. Abu patenka į ligoninę. Aukštaičiui skubiai reikia perpilti kraują, o suvalkiečio kaip tik tinkama grupė.
- Klausyk, būk žmogus. Išgelbėsi man gyvybę, tai aš tavo automobilį suremontuosiu, ir savo automobilį atiduosiu, prieš tai suremontavęs. Ir dar tūkstantį litų pridėsiu.
Suvalkietis sutiko. Po kelių dienų jis ateina pas aukštaitį atsiimti, kas pažadėta. Aukštaitis sako:
- Aš kaltas dėl avarijos, tai už tavo automobilio remontą užmokėsiu. Bet kodėl turėčiau atiduoti savąj ir dar tūkstantį litų.
- Bet tu žadėjai.
- Matai, kai žadėjau, mano gyslomis tekėjo aukštaičio kraujas, o dabar – suvalkiečio.

Svarbiausia nesijaudinti

- Jau vėlu, o mano vyras negrįžta ... Ar tik meilužės neįsitaisė?
- Kam tu, brangioji, visą laiką taip blogai galvoji? Gal jis paprasčiausiai į avariją pateko.

Vaikai

Sankryžoje stovi milicininkas, eismą reguliuoja. Prie jo prieina maždaug dešimties metų berniukas ir klausia:
- Dėde policininke, pasakykite, kiek dabar laiko?
Tas pasižiūri į laikrodį ir sako:
- Be penkiolikos dvi.
O berniūkštis:
- Kai bus lygiai dvi, pabučiuokit man į užpakalį.
Ir pasileidžia bėgti.
Policininkas puola vytis, bet atsitrenkia į praeivį ir jį pargriauna. Padėdamas atsikelti atsiprašinėja:
- Matote, stoviu aš poste. Priena berniūkštis ir klausia, kiek dabar valandų. Atsakau, kad be penkiolikos dvi. O jis man sako – kai bus lygiai dvi, pabučiuok man į užpakalį. Tai ir vejuosi.
Praeivis:
- O kokio velnio taip skubi. Dar dešimt minučių liko.

- Mamyte, ką daro žmogus su automobiliu, kai tas visiškai susidėvi?
- Parduoda mūsų tėveliui.

- Tėveli, kodėl mašinos prie policijos posto sulėtina greitį?
- Dėl viso pikto. Policininkas gali norėti ko nors paklausti, pavyzdžiui, kiek valandų.
Vaikas klausia tėvą autoinspektorių:
- Tėveli, ar jūs bijote vairuotojų?
- Ne, tai jie mūsų bijo.
- Tai kodėl jūs slepiatės krūmuose?

Autobuse

Kalbasi bendradarbiai:
- Žinai, Petrai, vakar tavo žmona autobuse papasakojo tokį juokingą anekdotą, kad aš vos iš lovos neiškritau.

Autobuso vairuotojas keleiviui:
- Gal atsisėstumėt?
- Ne, aš labai skubu.

Skonio reikalas

Kalbasi amerikietis ir rusas.

Amerikietis giriasi:
- Turiu tri mašinas. Su "Fordu" važiuoju į darbą, su "Kadilaku" – į svečius. O po Europą keliauju "Mersedesu".
- Na ir kas? – atsako rusas. – Aš į darbą važiuoju autobusu, į svečius – metro, o po Europą – tanku.

Išėjo vyras su žmona grybauti ir pamiškėje pamatė automobilį.
- Tiedu automobilyje visiçkai nuogi! – sušunka žmona.
- Aš juk tau sakiau, kad yra žmonių, kurie geriau liks pliki nuogi, bet būtinai nusipirks mašiną.

Parengė JUOZAS POCIUS

Labiausiai gaivina kelionių metu...

Pleiskanas galima išplauti. Bet gal geriau nuo jų išsigydyti?

Maža priežastis - dideli nemalonumai

Mikroskopinis grybelio *Pityrosporum ovale* vaizdas.

Jus ne vienintelį vargina pleiskanos. Vienas iš dvidešimties pasaulio gyventojų turi pleiskanų, o daugelį jos vargina nuolat. Tai ne blogos higienos padarinys. Net ir per daug higiena besirūpinantiems asmenims gali atsirasti pleiskanų. Daugelis žmonių nepatenkinti nuolat naudojamais šampūnais nuo pleiskanų. Jei turite pleiskanų, svarbiausia panaikinti jų atsiradimo priežastį, ne tik jas išplauti.

Mokslininkai nustatė, kad pleiskanojimą sukelia mikroskopinis grybelis *Pityrosporum ovale*, esantis kiekvieno žmogaus odoje. Kai kurių žmonių odoje šių mikroorganizmų yra daugiau ir tai yra pleiskanojimo priežastis.

Šampūne **Nizoral** yra aktyvioji medžiaga ketokonazolis, kuris naikina būtent šį grybelį. Pirmą mėnesį plaukus trinkite šampūnu **Nizoral** 2 kartus per savaitę. Pirmieji rezultatai pasirodys jau po kelių kartų. Po mėnesio tęskite šį gydymą, trinkdami šampūnu **Nizoral** 1 kartą per 1-2 savaites. Taip Jūs visiškai atsikratysite pleiskanų.

Be to, **Nizoral** turi visas šampūnams būdingas kosmetines savybes: gerai putoja, maloniai kvepia, plaukai lengvai tvarkomi.

Pasikalbėkite su savo gydytoju ar vaistininku, kai kitą kartą pas juos nueisite. Gal jie ir patys naudoja šį šampūną.

Veiksmingiausias gydomasis šampūnas nuo pleiskanų.
Parduodamas tik vaistinėse.

Rekomenduoja Lietuvos dermatovenerologų draugija.

šampūnas
Nizoral
TRADEMARK
Vaistas nuo pleiskanų

JANSSEN-CILAG
Atstovybė: Geležinio Vilko g. 18A, LT-2004 Vilnius

Dėl vaisto naudojimo ir galimo pašalinio poveikio teiraukitės gydytojo arba vaistininko.

LUKOIL

VISADA PAKELIUI!